

COLS BLEUS

N° 2961 DU 11 DÉCEMBRE 2010 • LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE



RHM MALABAR

GRAND NORD, GRAND LARGE

Amphibie
Emerald Move
Objectifs atteints PAGE 16

CFMM
20 ans
d'histoire PAGE 27

Entretien
LV Philippe Guéna
commandant du Malabar PAGE 13



SOMMAIRE

AZIMUTS

4

PASSION MARINE



ACCENTS NORDIQUES PAGE 6

INFO ACTUS

16

Emerald Move : objectifs atteints

ENCART

19

Le *Hawkeye*

INFO ACTUS

23

Barracuda : nouvelle étape industrielle • Escalade en pays comtois • Le *Cavour* en escale à Toulon • Cure de jouvence à Mayotte pour le CTM 18 • 10^e conférence de la commission hydrographique du Pacifique sud-ouest • CFMM : mode d'emploi • Prix de l'Audace : un marin primé • Cherbourg : lutte contre les incendies version Otan • BCR Var : objectif Morskoul • Visite d'Alindien en Irak

CHRONIQUE DU PERSONNEL

30

Connaissez-vous la CAB2M ? • Les cadets du CIN de Saint-Mandrier aux cérémonies du 11 Novembre 2010 • Colloque sur la formation au CIN de Saint-Mandrier • Création du corps des ingénieurs militaire d'infrastructure avec l'École nationale supérieure d'arts et métiers

DANS NOS PORTS

32

Le *Germinal* a rejoint les Antilles • La promotion Georges Leygues du lycée professionnel de Lormont visite son parrain • Guyane : les « Jéudis de la mer » • Prix encre marine 2010 • Toulon : journée sport armées-jeunesse à la base navale • Le rallye MedAtlant se prépare à Toulon

TEMPS LIBRE

34

Vivi Navarro, l'électron libre

COURRIERS DES LECTEURS

36

ESPACE LOISIRS

37

Bonnes feuilles

ÉDITORIAL

Le Malabar brise la glace

L'homonymie avec une marque de chewing-gum devenue célèbre prête parfois à sourire. Mais le véritable sens du nom Malabar est celui d'un « homme fort et robuste ». Ce nom s'applique donc bien à un remorqueur de haute mer et notre dernière mission a pu confirmer que la réputation de robustesse de notre bâtiment est toujours valable même après trente-quatre années de service. Voici quelques mois, l'équipage du *Malabar* a été chargé de réaliser une mission de surveillance des pêches en mer d'Irminger pour le bénéfice de l'Union européenne. Cette mission, réalisée à la limite de la ZEE islandaise, avait des airs de « grande pêche » sur les bancs de Terre-Neuve, compte tenu de la dureté de la zone, de la taille des bâtiments de pêche (60 à 100 mètres), ainsi que de leur concentration et enfin des quantités de poissons pêchés. Cette mission de police des pêches aura été une expérience particulièrement enrichissante au cours de laquelle nous avons dû, en permanence, composer avec les conditions météorologiques afin d'optimiser nos périodes de contrôle, nécessitant la mise à l'eau d'une embarcation. Cette attention permanente à l'environnement maritime (souvent hostile) m'a décidé à quitter la mer d'Irminger avec deux jours d'avance sur nos prévisions. En effet, une dépression très creuse se dirigeait vers le cap Farewell, situé à la pointe sud du Groenland, avant de fondre sur notre zone de travail. Celle-ci risquait de nous empêcher durant plusieurs jours de poursuivre notre route à l'ouest afin de faire escale à Nuuk au Groenland, puis à Saint-Pierre-et-Miquelon, notre ville marraine.

Ce choix était le bon. Placés délibérément au nord de cette dépression, c'est sans difficulté et au portant (« vent arrière fait la mer belle ») que nous sommes entrés dans cette fameuse mer du Labrador en apercevant nos premiers icebergs. Cette tempête allait finalement nous offrir l'opportunité incroyable de découvrir ces eaux aussi célèbres que peu fréquentées. En y pénétrant, je pensais à ces marins qui effectuaient les missions d'assistance à la grande pêche comme, par exemple, la frégate *L'Aventure* et l'avisos escorteur *Commandant Bourdais*. Je songeais également à ce fier *Malabar* au charme suranné qui a effectué ce type de mission durant tant d'années au Spitzberg puis, bien sûr, sur les grands bancs de Terre-Neuve. Notre *Malabar* qui, face à la nécessité de fournir de l'huile à un bâtiment de pêche lors d'une mission dans le Spitzberg, a dépassé les 84° Nord, ce qui est peut-être un record pour les bâtiments de la Marine en service ?

La découverte des icebergs, le passage du cercle polaire dans le détroit de Davis et bien sûr la navigation dans les « champs de glace » furent des moments très riches émotionnellement. Tout l'équipage a conscience d'avoir vécu des instants rares. Des marins heureux au visage radieux, un florilège de superlatifs (« les plus jeunes en apprenant aux plus anciens ») et, au final, cette envie de poursuivre longtemps notre carrière dans la Marine pour exercer un métier différent, un métier riche qui nous apporte tant de satisfactions.

**Lieutenant de vaisseau Philippe Guéna,
commandant le RHM *Malabar***

ACCENTS NORDIQUES



En mai dernier, le remorqueur de haute mer (RHM) Malabar a appareillé de Brest pour une mission de huit semaines à destination du Grand Nord. Le but principal de ce déploiement consistait en une mission de surveillance des pêches, sous mandat européen en mer d'Irminger, située au sud-ouest de l'Islande. En complément à cette mission, le Malabar a navigué dans la mer du Labrador et le détroit de Davis tout en faisant escale à Nuuk, la capitale du Groenland, puis à Saint-Pierre-et-Miquelon, ville marraine de celui parfois appelé le « bouchon ». Récit par l'équipage d'une mission aux accents nordiques...



LE REMORQUEUR DE HAUTE MER (RHM) MALABAR AU PAYS DES ICEBERGS.

C'est avec fierté et motivation que nous sommes partis de Brest. Le bâtiment n'avait plus quitté les abords des côtes françaises depuis trois ans. Tous les marins du *Malabar* étaient donc ravis de larguer les amarres et d'aller accomplir cette mission de surveillance des pêches dans des eaux de l'Atlantique nord, habituellement peu fréquentées des autres « bateaux gris ». Durant plus d'un mois et demi, le *Malabar* n'aura pas failli à sa réputation de robustesse. En effet, le remorqueur de haute mer, mis à l'épreuve dans les glaces de la mer du Labrador et du détroit de Davis, a su montrer que, malgré ses trente-quatre ans, ses ressources n'étaient pas épuisées. Habitué depuis toujours aux missions d'assistance et de surveillance des pêches, le RHM *Malabar* est un bâtiment bien adapté pour ce type d'opération réalisée ici au profit de la *North East Atlantic Fisheries Commissions* (NEAFC). Cette organisation multinationale est responsable de la régulation et du contrôle pour les différentes zones de pêche de l'Atlantique nord-est situées en dehors des ZEE nationales. La France, membre de cette organisation, est tenue de participer aux opérations liées à la préservation des ressources halieutiques. Cette année, la France devait ainsi participer aux contrôles des pêches effectués en zone NEAFC. Dans cette perspective, le *Malabar* fut désigné pour remplir cette mission en mer d'Irminger avec un mandat de vingt et un jours de mer (transits inclus). Agissant dans un cadre européen, notre équipage était complété de trois personnes habilitées à tra-

vailler pour la NEAFC : un Britannique agissant comme coordonnateur et deux contrôleurs des pêches (un Lituanien et un Français, contrôleur des affaires maritimes). Une équipe de choc, qui allait travailler avec nous et partager la vie de l'équipage durant plus de vingt-cinq jours.

Cap sur la mer d'Irminger

Fort d'un équipage de quarante et une personnes, le *Malabar* a mis le cap au nord-ouest en direction de la mer d'Irminger, le jeudi 20 mai. Située au sud-ouest de l'Islande, cette mer, qui porte le nom d'un célèbre amiral danois, englobe notamment la dorsale Reykjanes, une fissure terrestre qui marque la rencontre entre deux plaques tectoniques : l'américaine et l'eurasienne. Cette zone de frottement, à l'origine d'une activité sismique et volcanique intense, notamment en Islande, crée un environnement extrêmement favorable au développement d'une vie sous-marine riche (planctons et autres sources nutritives). Les réserves en poissons y sont donc conséquentes et notamment le sébaste, un poisson voisin de la rascasse. Une aubaine pour les pêcheurs des alentours (Islandais et Groenlandais), mais également pour ceux venus des quatre coins de l'Europe. Car, c'est à la recherche de ce poisson abondant que des pêcheurs russes, espagnols, portugais, norvégiens, britanniques et autres se rendent chaque année en mer d'Irminger entre les mois d'avril et d'août pour remplir leurs cales. On trouve ainsi durant cette période de l'année jusqu'à une qua-

rantaine d'immenses chalutiers (de 60 à 100 mètres de longueur) qui écume la dorsale Reykjanes juste à la limite de la ZEE islandaise. C'est précisément sur cette zone que le *Malabar* avait rendez-vous pour effectuer ses opérations de contrôle et de surveillance.

Une pêche industrielle

Arrivés sur le lieu de travail le 24 mai, l'équipage a immédiatement commencé les opérations de surveillance et de contrôle. Première tâche à réaliser : reporter, répertorier et photographier l'ensemble des chalutiers présents. En parallèle des observations, le Cross Etel fournissait une liste, ainsi qu'une situation VMS (*Vessel Monitoring System*) des bâtiments signalés comme étant présents sur zone. Avec toutes ces informations, l'objectif était de définir « nos cibles » en concertation avec le patrouilleur *Brimil* des îles Féroé, déjà présent sur zone. Dès 8 heures, le lendemain matin, le zodiac poussait du bord avec notre équipe de contrôle composée du commandant en second et des contrôleurs civils. Les inspections se sont enchaînées, permettant de tirer des enseignements de cette grande pêche, qui paraît ressembler énormément à celle s'effectuant autrefois sur les grands bancs de Terre-Neuve. Ces « usines flottantes » pratiquent une pêche intensive remontant habituellement entre 25 et 40 tonnes de sébastes à chaque trait de chalut. Pas si étonnant quand on sait d'une part la richesse de ces eaux et d'autre part la taille immense des chaluts utilisés par ces bâtiments : longueur de 2 kilomètres, ouverture verticale de 180 mètres et surface d'ouverture équivalente à celle de deux terrains de football. Ainsi, des quantités astronomiques de sébastes sont déversées sur le pont de ces chalutiers.

But du jeu pour les équipes, vérifier dans un premier temps tout l'aspect documentaire, dont les différentes licences et autorisations de pêche qui doivent être conformes à la législation internationale, et notamment celle mise en place dans le cadre des accords NEAFC. C'est seulement ensuite que les inspections des cales peuvent débuter. C'est par une moyenne de -40 à -45 °C, que les contrôleurs allaient effectuer l'inspection du volume de ces cales, puis de la quantité de sébastes saisie. Sur ce type de bâtiment, le poisson, une fois arrivé sur le pont, est immédiatement dirigé vers l'usine pour y être vidé, puis conditionné généralement dans des cartons. Les stocks attendent ensuite d'être acheminés vers les différents marchés d'Europe, d'Asie et d'ailleurs. Enfin, la plupart du temps, les contrôles coïncident avec la remontée du chalut. L'équipe présente à bord a alors tout le loisir d'assister à un véritable ►



« Ces usines flottantes pratiquent une pêche intensive remontant habituellement entre 25 et 40 tonnes de sébastes à chaque trait de chalut. »



lopper celle-ci davantage, en étant confronté à des bâtiments bien différents de ceux habituellement côtoyés dans le golfe de Gascogne.

Coopération européenne

Cette mission fut également marquée par des rencontres avec des collègues danois, islandais et férin-giens (îles Féroé). L'occasion de coordonner les actions, de partager les expériences en matière de police des pêches, mais aussi de recueillir des informations sur les évolutions du trafic maritime dans le Grand Nord en général et en particulier sur la voie du nord-ouest et aux abords du Groenland. Ces échanges ont notamment abouti à la réalisation d'un Passex avec la frégate danoise *Vaedderen*. Un premier exercice fut réalisé au profit des collègues danois, soucieux de s'entraîner dans la perspective d'un éventuel incident majeur qui surviendrait sur un des nombreux paquebots de tourisme croisant au large du Groenland. À l'issue de ce Securex, le *Malabar* réalisa un remorquage spécialisé de la frégate. Un exercice important pour le bâtiment français attaché à pratiquer ce type d'opération qui constitue l'une de ses principales vocations. Un entraînement gagnant-gagnant qui a permis d'entretenir davantage la coopération avec les marines européennes avec lesquelles le *Malabar* travaille de manière plus intense.

Direction le Grand Nord

Alors que tous les bâtiments de pêche susceptibles d'être contrôlés par le *Malabar* l'avaient été, une attention toujours scrupuleuse aux prévisions météorologiques laissait présager l'arrivée d'une dépres-

► déferlement de poissons sur le pont du chalutier (jusqu'à 47 tonnes en une seule fois), mais cela permet également de contrôler la taille des mailles du chalut. L'ensemble de ces opérations dure environ quatre heures à bord du bâtiment contrôlé. En parallèle et de façon à optimiser le temps, le *Malabar* procède à l'identification et au report des autres bâtiments présents sur zone. Une manière aussi de cibler les prochains navires devant être contrôlés. Le travail s'est également effectué en liaison constante avec le Cross Etel, qui fournissait de précieuses informations sur les bâtiments. En tout, douze inspections ont été réalisées par le *Malabar* et plus d'une cinquantaine de bâtiments différents ont été reportés sur une période de vingt-cinq jours, comprenant les transits, une escale à Reykjavik et un premier passage du cercle polaire arctique alors que les conditions ne permettaient pas d'envisager de rejoindre la zone. Parfois affectueusement surnommés les « bouchons » par les marins qui les servent, les RHM (31 mètres de hauteur pour 51 mètres de longueur) sont des bâtiments aux mouvements de plate-forme pouvant être très difficiles. Le but pour l'équipage aura été de toujours composer avec les conditions météorologiques afin de profiter au maximum des créneaux permettant de mettre en œuvre nos embarcations pneumatiques et donc d'effectuer des contrôles. Compte tenu de la zone de travail, le bilan est donc très positif pour l'équipage du *Malabar* qui a su mettre à profit son expérience en matière de police des pêches et déve-

« La plupart du temps, les contrôles coïncident avec la remontée du chalut. L'équipage présent à bord a alors tout le loisir d'assister à un véritable déferlement de poissons sur le pont du chalutier (jusqu'à 47 tonnes en une seule fois). »





1



2

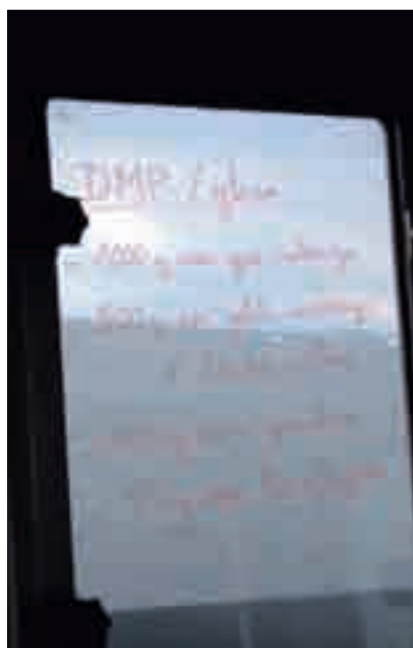
1 À L'INSTAR DU PASSAGE DE L'ÉQUATEUR, SYMBOLISÉ PAR UNE « LIGNE », QUE LES MARINS FÊTENT INVARIABLEMENT LORS D'UNE CÉRÉMONIE PROFANE, PARODIQUE ET CARNAVALESQUE À SOUHAIT, LE PASSAGE DU CERCLE POLAIRE ARCTIQUE (66°N34') EST ÉGALEMENT FÊTÉ PAR LES MARINS DEPUIS LA FIN XIX^e SIÈCLE. LES NAVIGATIONS POLAIRES DU MARIN JULES CÉSAR DUMONT D'URVILLE NE SONT SÛREMENT PAS ÉTRANGÈRES À CETTE COUTUME...

2 LA BANQUISE, C'EST L'EAU DE MER QUI GÈLE EN HIVER. SES FORMES ET SES ÉTATS PEUVENT VARIER. D'UNE ÉPAISSEUR POUVANT ALLER DE QUELQUES CENTIMÈTRES À PLUSIEURS MÈTRES, ELLE FOND EN GÉNÉRAL EN ÉTÉ (SAUF AU PÔLE NORD JUSQU'À PRÉSENT).

sion très creuse au sud du cap Farewell (pointe sud du Groenland). Devant la situation et le risque de rester bloqué à l'est du Groenland durant de nombreuses journées, la décision fut prise d'entamer plus tôt le transit vers Nuuk. Le passage au niveau du redouté cap Farewell est intervenu juste à temps, la dépression arrivait mais, placé au nord de celle-ci, le *Malabar* a bénéficié d'un vent très fort mais portant. L'entrée dans la mer du Labrador intervenant trois jours plus tôt que prévu, quelques nouvelles belles pages de l'histoire du *Malabar* allait pouvoir s'écrire. La première de ces pages fut la rencontre de centaines d'icebergs et de growlers parmi lesquels le fier remorqueur de haute mer a pu slalomer. Tous différents, tous plus beaux les uns que les autres. Un émerveillement renouvelé à chaque instant pour tout l'équipage. Une belle leçon d'humilité également en passant à proximité de certains icebergs, mastodontes de glace qui dépassent



► sent largement les proportions du bâtiment (jusqu'à 40 mètres de hauteur et plus de 100 mètres de largeur et de longueur pour ne parler, bien sûr, que de la partie visible). Cette navigation dans la mer du Labrador fut aussi l'occasion d'accéder au détroit de Davis situé aux portes de la mer de Baffin et de la voie du Nord-Ouest sur la trace de bâtiments mythiques comme l'avis-escorte *Commandant Bourdais* qui assurait l'assistance aux pêches dans le Grand Nord. L'occasion aussi d'un second franchissement du cercle polaire arctique pour l'équipage. Ainsi, trente-deux ans après son dernier franchissement du cercle, le *Malabar* a franchi deux fois en douze jours la latitude de 66°33' Nord et ce du côté est, puis du côté ouest du Groenland. Chaque jour apportant son lot d'émerveillement, le *Malabar* (brise-glace de 2^e catégorie) est également allé à la rencontre de la banquise. Préparés à cette éventualité, l'équipage avait au préalable étudié la question, notamment à travers les précédents Retex, car les RHM ont régulièrement côtoyé la glace au cours de leurs nombreuses missions d'assistance à la grande pêche. Dans une mer particu-



lièrement calme dont la température était descendue à -3,5 °C, le *Malabar*, dont le pont était alors recouvert de neige, a sans difficulté brisé la glace avec son étrave. Une expérience unique vécue par tous les marins de l'équipage, fiers d'être parvenus à amener le *Malabar* jusque dans ces eaux reculées. Des images plein la tête et des sons aussi avec le bruit de la glace défilant lentement le long de la coque. Moment de fierté vis-à-vis du bâtiment avec le constat que le *Malabar* reste un remorqueur de haute mer solide, qui n'a rien perdu de ses capacités d'antan. La dernière étape de la navigation dans la mer du Labrador ne pouvait être autre qu'une escale à Nuuk, la capitale du Groenland. Une escale atypique et extrêmement rare, car avant le *Malabar*, seule la frégate *Tourville* y avait fait escale depuis la fin des années 70.

Un bout de France en Amérique

Après cette découverte de la mer du Labrador, un rendez-vous d'importance attendait l'équipage : la visite à la ville marraine du bâtiment, Saint-Pierre, chef lieu de l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon. Lié depuis 1982 à ce prestigieux port, le *Malabar* est très attaché à ce parrainage qui fait partie de son histoire et de son héritage. L'occasion de se remémorer le temps où les RHM effectuaient chaque année des missions de plusieurs mois pour l'assistance à la grande pêche sur les grands bancs de Terre-Neuve en ayant alors Saint-Pierre comme port-base. Après un premier arrêt sur l'île de Miquelon, où la population de ce petit bout de France d'Amérique était ravie de voir des marins, ce fut l'arrivée à Saint-Pierre où l'équipage a reçu un accueil extraordinaire de la part de chacun. Les liens tissés depuis des années entre le *Malabar* et sa ville marraine n'ont pas pris une ride. Et bien que les occasions de se rendre dans ce petit bout de France soient de plus en plus rares, cela n'entame en rien l'attachement d'une population à la Marine en général et au *Malabar* en particulier. Après quatre jours et demi passés chez nos amis de Saint-Pierre, l'heure était venue pour nous de reprendre le chemin de Brest. L'appareillage s'est fait en présence de dizaines de personnes sur le quai et sur la route du littoral, venues saluer le bateau. Un transit retour un peu particulier, car il s'est fait uniquement avec des moyens de navigation « traditionnels ». Les GPS étant tous masqués, les équipes passerelle ont navigué à l'estime, utilisant, lorsque cela était possible, les sextants. Après une dernière escale à la Horta sur l'archipel des Açores pour une touche de chaleur dans cette mission nordique, le bateau a rejoint son port-base. Heureux et fiers d'avoir rempli cette mission aux accents résolument nordiques... □

L'ÉQUIPAGE DU RHM MALABAR

« Quelques nouvelles
belles pages de l'histoire
du *Malabar* allaient
pouvoir s'écrire. »

ENTRETIEN

ATTRACTIONS POLAIRES



Il neige sur Brest ! En ces premiers jours du mois de décembre, un climat presque polaire règne sur la pointe Bretagne. De quoi raviver bien des souvenirs aux marins du remorqueur de haute mer (RHM) Malabar. Six mois plus tard, le pacha raconte, avec ferveur, cette mission peu ordinaire. Là-haut, tout là-haut, « seuls les glaces et le temps sont maîtres », dit un proverbe inuit. Le lieutenant de vaisseau Philippe Guéna et ses marins étaient prévenus...



Expliquez-nous le pourquoi et le comment de cette mission aux accents nordiques de votre bâtiment, le RHM Malabar ?

Après une période d'entretien, nous avons appareillé de Brest, le 20 mai 2010, pour huit semaines de mission de surveillance des pêches dans le Grand Nord. Une mission effectuée au bénéfice de la Commission des pêches de l'Atlantique nord-est (CPANE). Il s'agit de l'organisation multinationale de régulation et de contrôle pour les différentes zones de pêche de l'Atlantique nord-est situées hors des ZEE nationales. Cette structure comprend les membres de l'Union européenne, ainsi que la Russie et l'Islande. Il convient de préciser qu'avec le développement

de la pêche profonde, près de 30 % des captures de cette zone sont réalisées hors des plateaux continentaux, d'où cette nécessité de régulation. La CPANE sollicite les différents États membres et définit un plan de déploiement en attribuant des zones précises pour les opérations de surveillance. La zone attribuée au Malabar était située en mer d'Irminger, au-dessus de la dorsale Reykjanes, à 200 milles au sud-ouest de l'Islande, une zone réputée très riche en poissons. Une quarantaine de navires venus de toute l'Europe y pêchent presque exclusivement des sébastes (sortes de rascasses) des poissons évoluant par grands fonds. Pour mener à bien notre mission, nous avons embarqué un coordonnateur CPANE, ainsi que deux contrôleurs européens.

Notre mission, régie dans un cadre européen, consistait à s'assurer de l'application de la réglementation internationale sur la pêche et donc de la préservation des ressources halieutiques. Au cours de ce périple nordique, comme j'aime à la qualifier, le Malabar a également franchi à deux reprises le cercle polaire arctique avant de faire escale à Saint-Pierre-et-Miquelon, notre ville marraine depuis 1982. Autre moment fort de cette mission, l'escale à Nuuk capitale du Groenland. Nous étions, à ma connaissance, le second bâtiment de la Marine nationale française depuis la fin des années 70 à trouver refuge dans un ►

► port de cette province autonome du Danemark. Nous avons ainsi eu la chance de naviguer dans des zones habituellement peu fréquentées par des bateaux gris, comme la mer du Labrador, le détroit de Davis ou la côte occidentale du Groenland. À une époque où le réchauffement climatique est sur toutes les lèvres et où le passage du nord-ouest devient stratégique, nous avons ainsi pu montrer le pavillon tri-coloire dans cette région du globe, sur laquelle sont désormais braqués bien des projecteurs.

Dans cette région du globe proche du cercle polaire, comment navigue-t-on ?

Quelles sont les précautions que doit prendre tout commandant d'une unité militaire ?

D'abord, c'est une mission que l'on prépare soigneusement en amont. L'étude des statistiques concernant les éléments environnementaux est fondamentale. Par ailleurs, nous avons bénéficié du Retex (ndlr : retour d'expérience) des remorqueurs de haute mer, particulièrement du *Tourville* dernier bâtiment à avoir navigué dans cette zone.

Cette mission a également été rendue possible grâce aux aptitudes du remorqueur de haute mer, taillé pour des navigations dans ce milieu. N'oublions pas de mentionner que le RHM est classé comme brise-glace de 2^e catégorie. En quittant notre zone de patrouille de pêche plus tôt que prévu à cause d'une tempête sur le sud du cap Farewell, nous avons eu le loisir de naviguer dans des zones peu connues, mais mythiques pour tout marin. Nous avons eu l'opportunité de croiser bon nombre d'icebergs et de growlers et également d'évoluer dans des « champs de glace ». Nous n'allions cependant pas à l'aventure car les remorqueurs avaient par le passé déjà mené ce genre d'opérations. Je pense notamment aux missions de surveillance des pêches sur les bancs de Terre-neuve. Notre mission a donc eu du piquant d'autant plus, qu'à ma connaissance, aucun RHM n'avait mené ce genre de mission depuis fort longtemps.

Commandant de goélettes, officier de manœuvre sur le porte-hélicoptères *Jeanne d'Arc* et désormais pacha du *Malabar*, vous êtes un marin expérimenté, comment avez-vous plus précisément préparé cette mission ?

Je vais me répéter mais c'est beaucoup de préparation. C'est une lecture attentive de différents Retex avant le départ de la mission. Au cours de notre escale à Reykjavik, j'ai également profité de la présence de la frégate danoise *Vaedderen*, coutumière des navigations arctiques, pour recueillir de nombreuses informations notamment quant à la mise à jour des données relatives à la présence de glaces. Les Danois disposent d'un site internet dédié et la consultation de ce dernier apporte des éléments précieux.

C'est également prendre conscience de vivre une mission rare. Il faut anticiper les dangers. L'essentiel consiste à éviter, à tout prix, la combinaison présence de glaces/mauvais temps/ visibilité réduite. Vous le savez, le mauvais temps crée des retours de mer sur les radars, si bien que parfois nous pouvons ne pas percevoir les échos de la glace. S'il n'est pas non plus possible de les distinguer à l'op-



« Sous ces latitudes, un marin doit toujours garder en tête que ce qu'il voit du bloc de glace émergé cache une partie immergée. »



tique, on court alors le risque de rentrer en collision avec un bloc de glace à une vitesse peu adaptée. Il faut donc être particulièrement attentif à la météo, aux conditions de visibilité, ainsi qu'à la température de l'eau. Cette donnée est la plus pertinente pour appréhender l'apparition des glaces et les équipes de quart machine étaient sensibilisées sur le sujet. Nous avons ainsi évolué dans des eaux dont la température la plus basse était de -3,5 °C. Nous avons aussi approché les icebergs, tout en restant à distance raisonnable pour ne pas prendre de risque. Un marin doit toujours garder en tête que ce qu'il voit du bloc n'est que la partie émergée, la moins importante. Nous avons ainsi étudié avec soin les différents icebergs pour en définir le type. En effet, certains sont plus dangereux que d'autres, tout dépend du rapport entre les parties émergées et immergées. L'utilisation du sextant et de simples règles trigonométriques est une méthode pratique pour évaluer le volume total d'un iceberg en fonction de l'angle et de la hauteur de la partie émergée. Les plus hauts icebergs que nous avons rencontrés culminaient ainsi à 40 mètres. Quant à la plus forte concentration de glaces rencontrée, elle a été de l'ordre de 70-80%.

Sur place, après l'escale de Nuuk, nous avons dû également nous adapter. Car nous avons dû affronter des conditions de navigation loin d'être optimales à cause d'une brume persistante. À cette période de l'année et sous ces latitudes, les bancs de brume sont légions. Tout marin a en tête ce cliché de la *Jeanne d'Arc* navigant dans un banc de brume du fait de l'évaporation, nous avons subi le phénomène inverse à savoir la condensation. Pour nous, en juin, la température de l'air se réchauffait tandis que la température de l'eau se maintenait, d'où des bancs de brume et une visibilité extrêmement réduite à cette période de l'année.

De glorieux anciens, comme le commandant Charcot (1867-1936), se sont illustrés dans cette région du globe.

Vous êtes-vous imprégnés de ses récits ?

Oui. Si nous avons touché du bout des doigts ce que pouvait être leurs aventures, je gardais en mémoire la consigne que le commandant Charcot donnait à ses équipes de quart alors qu'il s'aventurerait en Antarctique sur un bâtiment qui n'avait pas la capacité de briser la glace : « *La veille doit être constante et le navire engagé à bon escient. Il ne doit*

pas briser la glace, mais se frayer un chemin soit en les poussant soit en s'insinuant dans les fentes. »

Par ailleurs, je suis un marin chanceux, puisque j'ai eu la chance à plusieurs reprises de naviguer dans le Grand Nord. Une première fois avec la goélette *Belle Poule* en 2000, une autre fois avec le bâtiment hydrographique *Beautemps-Beaupré* ou plus récemment avec la goélette *Étoile* toujours au large de l'Islande. Je suis donc un marin privilégié qui forcément s'est imprégné de tous ces récits maritimes. Les épopées polaires de Charcot forcent le respect et vous donne l'envie de naviguer là-haut. Après cette mission, je suis encore admiratif vis-à-vis des périples réalisés à cette époque. Vous le savez, le marin est forcément un peu rêveur. C'est ce genre de lectures qui l'imprègnent et lui donnent de l'allant.

Comment votre équipage a-t-il ressenti et vécu cette mission ?

Nous avons vécu une expérience unique. Tous, nous avons eu des yeux émerveillés. Nos visages radieux sur les photos l'attestent. À notre retour à Brest, nos proches ou nos amis se sont montrés plus empressés qu'à l'accoutumée d'en savoir plus. Autre preuve manifeste de l'originalité de cette mission, la fréquentation de notre blog⁽¹⁾. Il a eu, me semble-t-il, un écho plus large que le public d'initiés habituel compte tenu des commentaires laissés. Beaucoup d'internautes, sans réel lien avec la Marine, ont communiqué avec nous. Je pense que ce périple nordique a suscité l'adhésion et fait rêver bon nombre de terriens plus habitués aux néons des bureaux qu'au grand large et à la glace. J'en suis d'autant plus ravi que cette mission a également prouvé que les remorqueurs de haute mer sont des bâtiments qui, malgré leur ancienneté, sont encore vaillants dans les glaces ! De surcroît, mes marins ont su démontrer leur savoir-faire. Enfin en matière de coopération, les échanges avec nos homologues danois, habitués à naviguer bien plus au nord que nous, ont été fructueux.

Quels souvenirs gardez-vous en tête de cette mission ?

Ils sont nombreux, trop nombreux. J'en garderai notamment des moments intenses de commandement où le poids des responsabilités se fait particulièrement sentir. Naviguer dans un « champs de glace » est quelque chose de magique, mais il faut aussi réussir à en sortir...

C'est un privilège rare de naviguer au milieu des glaces, à la vue d'icebergs majestueux ou de la banquise. En terme de dépaysement, nous avons été servis !

Avec le réchauffement climatique, l'ouverture du passage du nord-ouest, les ressources énergétiques encore enfouies, l'Arctique va être au cœur d'enjeux futurs à la fois géopolitiques, économiques, écologiques et diplomatiques. La présence du *Malabar*, battant pavillon tricolore, a montré que la France pouvait être présente dans cette zone et jouer un rôle... □

DOSSIER COORDONNÉ PAR STÉPHANE DUGAST

(1) Le blog du RHM *Malabar* : <http://jfdb.marine.defense.gouv.fr/batiment/mlb>



Pour naviguer dans telles conditions, quels dispositifs aviez-vous mis en place à bord ?

J'avais bien sûr renforcé la veille. Compte tenu du spectacle proposé, je n'ai d'ailleurs eu aucun mal à trouver de nombreux volontaires ! (Rires) En passerelle, nous étions concentrés et appliqués. Par ailleurs, une surveillance des fonds était réalisée même si la coque d'un RHM est étudiée pour résister à ces conditions. Comme le dit le proverbe : « Deux précautions valent mieux qu'une. » Avant de faire route vers la mer du Labrador, j'ai également accentué l'entraînement de l'équipage sur des exercices de sécurité dont le thème principal était la voie d'eau due à une déchirure de la coque. Une manière supplémentaire de sensibiliser l'ensemble de l'équipage sur le caractère particulier de ce type de navigation.

« Avant la mission, j'ai accentué l'entraînement de l'équipage sur les exercices de sécurité dont le thème principal était la voie d'eau avec déchirure de la coque. Sur place, nous avons dû également nous adapter. »

EMERALD MOVE OBJECTIFS ATTEINTS

L'Initiative amphibie européenne (IAE) a un but majeur : améliorer la capacité globale amphibie européenne par la mise en place d'une meilleure coopération entre les forces amphibies nationales et par l'amélioration progressive de l'interopérabilité grâce à l'établissement de pratiques opérationnelles et tactiques communes. Avec l'exercice Emerald Move, qui s'est déroulé du 8 au 28 novembre 2010 au large du Sénégal, l'IAE a atteint ses objectifs.

→ Grâce à l'exercice Emerald Move, qui a eu lieu du 8 au 28 novembre au large du Sénégal, le haut niveau d'interopérabilité des forces armées néerlandaises, italiennes, sénégalaises et françaises, le soutien logistique des forces, les actions lointaines dans un environnement climatique subtropical sénégalais et l'entraînement à l'appui aérien avec les moyens fournis par les quatre nations participantes ont validé la capacité de l'Initiative amphibie européenne (IAE) à répondre aux crises d'aujourd'hui.

D'abord organisé sous forme de séquences (raid amphibie, évacuation de ressortissants et combat en milieu lagunaire), l'entraînement des troupes néerlandaises, italiennes, sénégalaises et françaises avait alors deux mots d'ordre : instruction et intégration. Car valoriser la coopération des nations engagées dans l'IAE est un prérequis pour la réussite de la deuxième phase d'Emerald Move : l'exercice tactique (Tacex).

Autour d'un scénario réaliste, la force de l'IAE se déploie en mer, sur terre et dans les airs. La nation Goldland fait l'objet de convoitises de la part de ses pays voisins qui ont constitué une alliance rebelle : Jade. Ne pouvant affronter seule l'alliance armée et entraînée, Goldland a demandé le soutien d'une alliance alliée Silverland, ainsi que celle des Nations unies dans le cadre d'un conflit potentiel. L'IAE



intervient. La phase Tacex s'est déroulée du 20 au 27 novembre, huit jours durant lesquels Néerlandais, Italiens, Sénégalais et Français ont mis à profit l'instruction reçue et ont pu démontrer leur haut niveau d'interopérabilité. Grâce à cette coopération internationale, la crise de Goldland a pu être maîtrisée. Une demi-douzaine d'évacuations de ressortissants a pu être effectuée dans le jeu, et l'avancée de l'alliance Jade stoppée. L'IAE a également formée l'alliance amie Silverland

et les forces armées de Goldland ont assuré, une fois la crise passée, eux-mêmes leur sécurité.

Le 28 novembre, une cérémonie de clôture de l'exercice Emerald Move a été organisée par le Sénégal. Sur l'île de Gorée, militaires et civils, ministres sénégalais et ambassadeurs représentant les nations participantes ont pu profiter d'une revue navale réunissant le transporteur de chalands et de débarquement néerlandais *Johan de Witt*, le bâtiment de projection et de

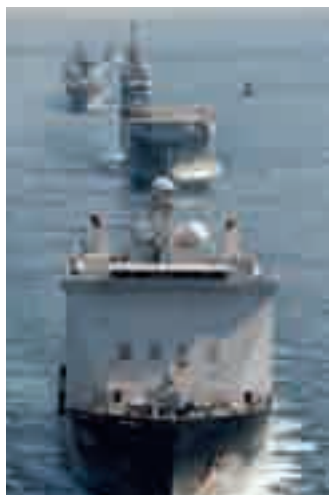
commandement français *Tonnerre*, les transporteurs d'assaut italiens *San Marco* et *San Giorgio*, la frégate anti-aérienne française *Cassard* et l'engin de débarquement d'infanterie et de chars *Sabre*. Survolée par les hélicoptères des nations membres de l'IAE – deux *Sea King* et deux *AB 212* italiens, deux *Gazelle* et un *Puma* français (l'autre *Puma* étant toujours en alerte sanitaire d'urgence) – la parade navale a été suivie d'un défilé des troupes à terre. Les pelotons sénégalais, italiens, néerlandais et français ont été passés en revue par les autorités et, eux aussi, ont été survolés par l'ensemble des aéronefs de l'exercice Emerald Move : cinq *Mirage 2000* et un avion de transport tactique *C160* français, un *Fokker 27*, un hélicoptère d'attaque *MI-35* et un hélicoptère de transport *MI-27* sénégalais, en plus des hélicoptères précédents. « L'objectif de la manœuvre a été atteint », a félicité le ministre des Forces armées, le ministre d'État sénégalais M. Bécaye Diop, impressionné par de telles « démonstrations maritimes et aériennes que l'on ne voit qu'une fois dans une vie ». Le ministre d'État sénégalais a également souligné la réussite de la coopération avec les forces néerlandaises, italiennes et françaises de l'Initiative

L'EXERCICE A VALIDÉ LA CAPACITÉ DE L'IAE À RÉPONDRE AUX CRISES D'AUJOURD'HUI.



UNE DEMI-DOUZAINES D'ÉVACUATIONS DE RESSORTISSANTS A PU ÊTRE EFFECTUÉE DANS LE JEU.





REVUE NAVALE ET DÉFILÉ DES TROUPES À TERRE POUR CLÔTURER L'EXERCICE.

amphibie européenne qu'il promet de « garder comme partenaires pour mieux former ses combattants [...] et continuer ainsi à entretenir le professionnalisme de l'armée sénégalaise ». L'exercice Emerald Move est à présent terminé. Après plus de deux ans de préparation, les Pays-Bas, l'Italie et la France ont su faire l'effort d'envoyer des moyens importants afin de soutenir l'Initiative amphibie européenne et démontrer toute sa capacité à planifier et conduire une opération

amphibie interarmées et interalliés, de niveau brigade, sur une longue distance, pour une durée significative.

Le soutien logistique, clé de la réussite d'une opération qui dure

L'Initiative amphibie européenne (IAE) en a fait un objectif prioritaire : le soutien logistique fait partie intégrante des opérations amphibies de grande ampleur. L'exercice Emerald Move en est la démonstration.

Le soutien logistique est sous la responsabilité du commandant de la force amphibie (CATF), le Commodore néerlandais Peter Lenslink. Ses missions sont multiples, mais une donnée est commune : exercer un haut niveau d'interopérabilité des forces armées. La logistique étant principalement soutenue depuis la mer – par les bâtiments de la force de l'IAE – il doit coordonner les besoins du commandant des troupes à terre (CLF), le contre-amiral Serra, et les moyens des bâtiments pour établir la liaison. À terre, le support logistique des unités combattantes est assuré par le CSS (*Combat Support Service*). Les unités combattantes ont une autonomie initiale de deux jours et le CSS est prévu avec cinq DOS (*Days of Supply*). Lorsque le besoin se fait sentir – principalement de l'eau, du fuel, de la nourriture, mais cela peut également être des munitions, des rations de combat, des médicaments ou des pièces de

rechange – le CSS rédige une demande d'assistance logistique auprès du CATF qui la retransmet ensuite aux bâtiments qui choisiront les moyens les plus adaptés pour répondre à cette demande. Les livraisons se font alors par chaland de transport ou par hélicoptère. Cela reste une responsabilité nationale, car l'objectif est bien de démontrer la capacité des pays membres de l'Initiative amphibie européenne de se déployer loin et longtemps, sans le soutien de la nation hôte qui, dans un cas réel « ne serait peut-être pas toujours en mesure de fournir une aide », précise le capitaine de corvette Camillo Ciot, chef de la cellule soutien logistique embarqué sur le *Johan de Witt*. Et d'ajouter avec pertinence « alors, mieux vaut s'entraîner dans des conditions les moins optimales ». Lors de cet exercice, accueilli par le Sénégal, les forces armées sénégalaises sont totalement intégrées dans les différents bataillons étrangers et sont donc également soutenues, par les CSS et par leur nation.

En mer, le soutien logistique se fait également de façon nationale. Avant le départ de son port-base, chaque bâtiment a fait le plein, mais le complément de certains besoins indispensables comme le fuel ou des produits frais est inévitable. C'est pourquoi la procédure nationale reste en application et chaque navire se réapprovisionne comme à son habitude.

Le bâtiment de projection et de commandement *Tonnerre* est un navire hors normes. Le maître principal Jean-Michel Charpin, chef du secteur vivres du BPC, nous dévoile les dessous de sa cambuse. « Ici, on a stocké 12 tonnes de denrées congelées, 9 tonnes de denrées ►

LA LOGISTIQUE EST UNE RESPONSABILITÉ NATIONALE ET SOUTENUE DEPUIS LA MER.



LES CAPACITÉS DE STOCKAGE DU *TONNERRE* ET SA FACULTÉ À PRODUIRE DE L'EAU DOUCE À PARTIR D'EAU DE MER, LUI PERMETTENT D'OPÉRER PLUS D'UN MOIS EN TOUTE AUTONOMIE.





L'ASSISTANCE LOGISTIQUE SE FAIT ALORS PAR CHALAND DE TRANSPORT OU PAR HÉLICOPTÈRE.



SURVOL PAR ATL2 ET QUATRE M2000.



LES MISSIONS DES GAZELLE « ÉTAIENT EFFECTUÉES AU RYTHME DES TROUPES AU SOL ET À LEUR SEUL PROFIT ».

► fraîches et plus de 15 tonnes de produits d'épicerie » pour l'exercice Emerald Move. Les données sont impressionnantes mais n'effrayent pas le commis. L'équipage du bord n'est composé que de 180 marins, mais passer à un équipage de 650 personnes « est une habitude pour le Tonnerre. L'année dernière par exemple, nous avons navigué cinq mois avec la première mission-école Jeanne d'Arc sur BPC ». Les capacités de stockage d'un tel bâtiment, ainsi que sa faculté à produire de l'eau douce à partir d'eau de mer, lui permettent d'opérer plus d'un mois en toute autonomie, avec 650 personnes à bord. Pour l'exercice Emerald Move, « un travail en amont du déploiement a été nécessaire, précise le maître commis aux vivres. Il a fallu effectuer le plein de vivres à Toulon en tenant compte des diverses nationalités et effectifs présents à bord, et prévoir également d'éventuelles actions inopinées du type évacuation des ressortissants ». Le BPC Tonnerre est donc autonome longtemps. « Ensuite, il lui suffira de se ravitailler ponctuellement en produits frais et congelés auprès de l'agent maritime du pays où il fait escale. » En quelques chiffres, lors de l'exercice Emerald Move, plus de 10 000 repas ont été servis par jour, 14 évacuations sanitaires, dont 6 par hélicoptères, 176 stations de travail réparties sur l'ensemble des unités à terre et en mer, et près de 300 personnes dédiées au soutien logistique.

L'appui aérien au cœur des opérations amphibies

Leur mission : soutenir les opérations amphibies. Regard croisé sur la frégate antiaérienne *Cassard* de la Marine nationale, sur le détachement du 5^e régiment d'hélicoptères de combat (RHC) de l'aviation légère de l'armée de Terre (Alat), embarqué sur le BPC *Tonnerre* et sur le centre des opérations aériennes de l'armée de l'Air basé à l'aéroport militaire de Dakar/Senghor. La frégate *Cassard* a pour mission d'escorter la force de l'Initiative amphibie européenne, afin de la protéger contre les menaces de surface et aériennes. En tant que chef de ces domaines de

lutte, le *Cassard* a pour rôle d'optimiser le dispositif de protection de l'ensemble des bâtiments de la force, contre les menaces simulées par les vedettes sénégalaises et les *Mirage 2000* de l'armée de l'Air française. Avec plus de 175 sorties durant l'exercice Emerald Move, les *Mirage 2000* ont été « une bénédiction pour l'entraînement spécifique de la frégate antiaérienne », se réjouit le capitaine de vaisseau Benoît Courau, commandant le *Cassard*. Afin de couvrir un large spectre de menaces et d'y répondre, la coopération des trois armées est nécessaire, chacune apportant aux autres son domaine d'excellence. C'est ce travail commun qui permet de garantir la liberté d'action des troupes déployées et la réussite de leur mission. Les hélicoptères d'attaque du détachement de l'Alat ont participé à l'exercice Emerald Move afin de réaliser des missions de reconnaissance, de renseignement, d'escorte de convoi et

d'appui feu. En collaboration avec les *Puma*, les *Gazelle* du 5^e RHC étaient également d'alerte pour des évacuations sanitaires d'urgence. Les missions des *Gazelle*, au sein de cet exercice, « étaient effectuées au rythme des troupes au sol et à leur seul profit », précise le lieutenant-colonel Guéric d'Arche de Pessan, chef du détachement. Lors d'une opération amphibie, dans sa phase d'entrée en premier, les forces au sol peuvent se trouver fragilisées au premier contact. « L'appui aérien est alors l'élément de réponse et de réaction rapide indispensable pour maintenir la progression amie face à une menace », explique le LCL d'Arche. Pour l'Alat, l'exercice Emerald Move a été une opportunité unique d'entraînement, grâce à un scénario réaliste mais surtout au travail de coopération avec des troupes de nationalités différentes et en appliquant des procédures, à présent, communes.

Le soutien aérien dans l'exercice Eme-

rald Move était, enfin, assuré par le centre des opérations aériennes (AOC). Cette cellule de commandement a trois missions :

- planifier l'activité aérienne des avions placés sous son commandement (les cinq *Mirage 2000*, le *C160* chargé des largages de parachutistes, le *Fokker 50* pour le transport de personnel et les deux hélicoptères sénégalais *MI-17* et *MI-35*) ;
- « déconfliter » l'ensemble de l'activité aérienne de l'exercice en comparant les activités des aéronefs précédemment cités avec celle des hélicoptères embarqués sur les bâtiments néerlandais, italiens et français, sous commandement eux du CATF (commandement de la force amphibie) ;
- coordonner l'ensemble de l'activité aérienne d'Emerald Move avec les autorités civiles et militaires du Sénégal, qui demeure souverain de son espace aérien.

Pour le lieutenant-colonel Eric Nachat de l'armée de l'Air, « travailler dans un univers Otan a facilité la communication, la compréhension des procédures et les échanges ». Par ailleurs, l'intégration d'officiers de liaison « air » français au sein des états-majors de conduite de l'exercice, du commandement de la force amphibie et des troupes embarquées (CLF), ainsi que celle d'un officier néerlandais au sein du centre des opérations aériennes, se sont révélées être « de remarquables facilitateurs », explique le LCL Nachat. Le travail en interarmées et interalliés est aujourd'hui plus qu'un avantage, une nécessité pour une action de cette nature. Emerald Move en est la preuve. Le retour d'expérience est indéniable pour tous. Après trois semaines intenses au sein d'un dispositif de grande ampleur, le *Cassard* se sent « fier d'avoir tenu seul le rôle d'escorteur de la force amphibie de l'Initiative amphibie européenne », le détachement de l'Alat « a appris énormément sur le plan tactique » et le centre des opérations aériennes retient « une connaissance et une camaraderie nouvelle avec les officiers des forces aériennes sénégalaises ». □

EV2 MARINE MONJARDÉ

LE CASSARD À LA TÊTE DU DISPOSITIF DE PROTECTION AÉRIENNE DES BÂTIMENTS DE LA FORCE.



LE HAWKEYE TECHNOLOGIE DE POINTE

LE HAWKEYE À L'APPONTAGE, CROSSE SORTIE, PRÊTE À ACCROCHER UN BRIN D'ARRÊT.



HAWKEYE DANS LE HANGAR DU PORTE-AVIONS CHARLES DE GAULLE.



AU DÉCOLLAGE, LES CHIENS JAUNES PRÉPARENT LE CATAPULTAGE.



Présentation

Aéronef construit par la firme américaine Northrop Grumman, le premier exemplaire est entré en service en 1973 et n'a cessé d'être modernisé depuis. Il est le seul avion de guet aérien avancé embarqué au monde qui combine des capacités de détection avancée (AEW : *Airborne Early Warning*) et de commandement et contrôle (C2).

Lorsque la Marine nationale a voulu se doter d'un avion moderne de guet aérien, il est apparu que le faible nombre d'appareils nécessaires ne permettait pas d'envisager sa fabrication sur la base d'un programme national. Le choix a donc été fait d'en acheter aux États-Unis. Le E-2C *Hawkeye* constitue d'ailleurs le seul type d'appareil du groupe aéronaval de construction étrangère.

Le premier appareil français a été livré en décembre 1998, le deuxième en avril 1999 et le troisième en février 2004.

En 2009, les trois appareils ont été retrofités dans une version NP 2000. Cette version incorpore de notables améliorations dans la détection, la poursuite de cibles, l'identification, le traitement, les communications et la navigation.

Les E-2C *Hawkeye* sont dotés d'un rayon d'action de 1 540 nautiques et disposent d'un radar APS-145 d'une portée de 250 nautiques, qui peut suivre 2 000 pistes.

Un équipage de *Hawkeye* comprend cinq personnes, deux pilotes et trois opérateurs radaristes. Ces opérateurs, membres de la « tranche tactique » se répartissent en un chef de mission chargé de la coordination globale de la mission, à sa gauche un opérateur plus spécialement chargé du contrôle aérien et à sa droite un opérateur chargé de la gestion du radar, du système d'armes et de l'habillage de la situation tactique. Tous trois disposent de consoles de visualisation identiques, qui reçoivent chacune l'ensemble des informations issues du système de traitement, permettant ainsi à n'importe lequel d'entre eux de réaliser une tâche donnée.

Disposant de moyens de communication extrêmement perfectionnés avec, entre autres, des capacités de transmissions de données en liaison 11 et liaison 16, le *Hawkeye* constitue un véritable centre de commandement aérien. Cette dernière liaison permet de transmettre en temps réel au responsable de la lutte antiaérienne l'ensemble des pistes détectées par le *Hawkeye*. Ce responsable dispose ainsi d'une situation tactique globale dans une zone extrêmement étendue et peut affecter les moyens les plus appropriés à la défense du dispositif naval.



FICHE TECHNIQUE



LES TROIS E-2C HAWKEYE
EN FORMATION
AU-DESSUS DES GLÉNANS.

4F : la flottille des E-2C Hawkeye

Avec ses trois Northrop Grumman E-2C *Hawkeye* commandés au dernier standard des avions en service dans l'US Navy, la flottille 4F a pour mission principale, à partir d'un porte-avions, d'assurer la sûreté d'une force navale contre les menaces aériennes et de surface grâce à ses capacités de détection, d'identification lointaine, de contrôle et de guidage des avions d'interception. Mais les *Hawkeye* permettent également d'élaborer la situation tactique avant une mission aérienne d'assaut contre des objectifs terrestres par exemple. Enfin, ils servent de relais d'informations et de données au sein du groupe aéronaval, et participent aux opérations spéciales de guidage de l'hélicoptère et du SAR (Search and Rescue) de combat (récupération de pilotes abattus en zone hostile ou ennemie). Des capacités que la 4F a mise à profit en 2001, pour sa participation aux premières heures de l'opération Héraclès en océan Indien.

Depuis un siècle, du ponton expérimental *Bapaume* aux *Béarn*, *Dixmude*, *La Fayette*, *Bois Belleau*, *Arromanches*, *Clemenceau*, *Foch* et *Charles de Gaulle*, la flottille 4F a embarqué sur tous les porte-avions de la Marine nationale.

Historique



La flottille 4F est la descendante directe de l'aviation d'escadre née en 1918 et de la flottille du *Béarn*, le premier porte-avions français. Son insigne, un aigle se posant sur une tortue, témoigne de l'environnement privilégié qu'est le porte-avions. La 4F inscrit ses premières heures de gloire avec le sacrifice de ses équipages pendant la bataille de France en 1940. Elle est ensuite de toutes les campagnes entre 1940 et 1945 comme l'indique l'engagement de son personnel sur les théâtres de Hollande, d'Italie, de Gibraltar, d'Algérie, du Maroc, de Syrie, de la libération de la France. Elle opère ensuite en Indochine en 1947-1948.

Transformée sur TBM Avenger en 1950, puis dotée d'Alizé en 1960, la 4F participe à toutes les opérations au service de la paix et de la préservation des intérêts français dans lesquelles les groupes aériens des porte-avions *Clemenceau* et *Foch* ont été engagés. En 1997, la 4F est mise en sommeil. La formation avion de guet embarqué (FAGE) est créée et détachée aux États-Unis en vue d'acquiescer une compétence technique et aéronautique sur E-2C *Hawkeye*. Cette période américaine se termine par la qualification à l'appontage de jour et de nuit à bord du porte-avions USS *John F. Kennedy*. Après une période dense d'essais militaires et d'adaptations de l'E-2C à son nouvel environnement technico-opérationnel, ainsi qu'aux essais aviation du *Charles de Gaulle*, la FAGE, établie sur la BAN de Lann-Bihoué, est transformée le 10 mars 2000 en flottille 4F.

Caractéristiques techniques

FRANCE

- Longueur : 17,56 m
- Envergure : 24,58 m
- Largeur (ailes repliées) : 8,94 m
- Hauteur : 5,59 m
- Poids : 17 091 kg (min)/23 810 kg (max)
- Surface alaire : 63,03 m²
- Vitesse max : 592 km/h
- Vitesse de croisière économique : 500 km/h
- Vitesse d'appontage : 130 kts
- Plafond opérationnel : 11 277 m
- Distance franchissable maximale : 2 852 km
- Autonomie en patrouille : 6 h
- Moteurs : 2 Allison T56-A-427
- Puissance : 2 x 5 690 ch
- Équipage : 5 membres

ÉTATS-UNIS

- Longueur : 57.6 ft
- Envergure : 80.6 ft
- Largeur (ailes repliées) : 29.3 ft
- Hauteur : 18.3 ft
- Poids : 37 679 lb (min)/52 492 lb (max)
- Surface alaire : 678 ft²
- Vitesse max : 367 mph
- Vitesse de croisière économique : 310 mph
- Vitesse d'appontage : 130 kts
- Plafond opérationnel : 37 000 ft
- Distance franchissable maximale : 1 540 nm
- Autonomie en patrouille : 6 h
- Moteurs : 2 Allison T56-A-427
- Puissance : 2 x 5 690 ch
- Équipage : 5 membres

BARRACUDA NOUVELLE ÉTAPE INDUSTRIELLE



À Nantes, l'industriel DCNS équipe la structure de supportage du bloc chaudière du futur sous-marin nucléaire d'attaque Suffren. Un jalon délicat dans la réalisation du premier des six SNA du programme Barracuda.

→ C'est un pas en avant vers la mise en service du premier sous-marin nucléaire d'attaque Barracuda. Le centre nantais de DCNS, spécialisé dans la propulsion des bâtiments militaires, débute la construction de la chaudière nucléaire du Suffren. Plus précisément, il s'agit d'assembler un important module constitué pour l'essentiel d'une structure intérieure du compartiment chaudière. Cette structure doit recevoir les principaux composants de la chaudière, notamment la cuve du réacteur, les tuyauteries et les circuits électriques. L'ensemble sera ensuite intégré à la coque du SNA. « C'est une nouvelle étape et pas la moindre dans cette aventure industrielle et technique au service de notre Défense nationale », se réjouit Hervé Glandais, chef de projet au CEA, le commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives.

Dans le cycle de construction du sous-marin, le montage du module et de la chaudière est une phase critique qui doit durer deux ans et qui nécessite un atelier et des infrastructures adap-

tées. Première étape de ce travail colossal, il aura fallu aux employés de DCNS près de 50 000 heures pour réaliser le module de plus de 100 tonnes. Transférée de Cherbourg à Nantes, la structure imposante avait gagné Saint-Nazaire chargée sur un cargo, puis avait rejoint le site de DCNS sur une barge en remontant la Loire. « Devant nous s'ouvre une nouvelle phase, avance Christophe Dufour de DCNS. Après la réception du module, nous partons aujourd'hui pour la production et le montage. Demain, nous entamerons la démonstration des performances à travers des essais qui nous amèneront progressivement à la phase finale, à savoir le chargement du combustible. »

Défi d'évolutivité

La maîtrise d'ouvrage du programme est confiée à la DGA qui assurera aussi la conduite des essais. La réception du Suffren par la Marine est prévue pour 2017. Il sera le premier sous-marin d'une série de six SNA destinés à remplacer les actuels Rubis en service depuis trente ans. Pas de révolu-

tion technologique attendue, mais des améliorations opérationnelles conséquentes pour ce bâtiment de combat de premier rang. « Le Suffren disposera de capacités nouvelles pour un SNA, avec notamment la mise en service du missile de croisière naval qui lui donnera une capacité de frappe dans la profondeur à l'intérieur des terres (1 000 km). Il pourra aussi accueillir à son bord des nageurs de combat et des commandos, devenant ainsi une base pour des opérations spéciales », explique le capitaine de vaisseau Stephan Meunier, officier programme à l'état-major de la Marine. Le Suffren sera un sous-marin sensiblement plus grand, plus discret, plus endurant, mais surtout fortement automatisé et donc conduit par un équipage réduit à soixante personnes. « Le Barracuda a été conçu pour faire face aux missions de demain, poursuit le commandant Meunier. Il restera un des sous-marins les plus performants au monde si nous arrivons à relever le défi d'évolutivité tout au long du programme. C'est selon moi l'un des enjeux majeurs. » Plus de dix années ont été nécessaires pour étudier la faisabilité du projet et aboutir à une définition du sous-marin qui réponde au besoin opérationnel. Ce programme engage les forces sous-



marines jusqu'en 2060, ce qui en fait l'un des systèmes d'armes majeur de ce siècle. □

EV GRÉGOIRE CHAUMEIL

RAPPEL DU CALENDRIER

Octobre 1998 : lancement du programme par le ministre de la Défense

Novembre 2001 : début du processus de définition

Décembre 2006 : notification du contrat

Décembre 2007 : lancement des travaux du Suffren

2017 : livraison du premier sous-marin

2027 : livraison du dernier sous-marin

10^E CONFÉRENCE DE LA COMMISSION HYDROGRAPHIQUE DU PACIFIQUE SUD-OUEST

→ La 10^e conférence de la commission hydrographique du Pacifique sud-ouest s'est tenue à Honiara, capitale des îles Salomon, les 9 et 10 novembre 2010.

Il s'agit d'une des quinze commissions hydrographiques régionales mises en place sous l'égide de l'Organisation hydrographique internationale (OHI). Celles-ci se rencontrent environ tous les deux ans afin de débattre de problèmes communs en termes d'hydrographie, de production cartographique papier et numérique et de circulation de l'information nautique urgente. Ces commissions ont également pour but de promouvoir la coopération technique en matière de bathymétrie, de cartographie marine et d'information nautique entre les différents pays de la zone, pour les aider en particulier à assurer leurs responsabilités vis-à-vis de la convention Solas⁽¹⁾.

Cette conférence était présidée par la France, représentée par l'ingénieur général de l'armement Bruno Fra-

chon, directeur général du Shom, le Service hydrographique et océanographique de la Marine.

Elle a réuni sept États (l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Papouasie Nouvelle-Guinée, les îles Salomon, le Royaume-Uni, les États-Unis et la France), ainsi que des observateurs régionaux.

En dehors de la coordination de la production cartographique dans la zone, les discussions ont porté essentiellement sur le développement des capacités régionales pour les États dans lesquels l'hydrographie est peu développée. Dans cette perspective, les États membres de cette commission s'engagent à apporter leur aide aux pays en difficulté dans ce domaine, dans une logique d'assurer la sécurité de la navigation.

La prochaine conférence de cette commission aura lieu en Australie, en février 2012. □

(1) Solas : *Safety of Life at Sea* (convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer).



L'ORGANISATION HYDROGRAPHIQUE INTERNATIONALE

Organisation intergouvernementale consultative et technique, l'OHI a été créée en 1921 pour promouvoir la sécurité de la navigation et la protection du milieu marin. Son siège est à Monaco.

Elle a pour mission d'assurer :

- la coordination des services hydrographiques nationaux ;
- la plus grande uniformité possible dans les cartes et documents nautiques ;
- l'adoption de méthodes sûres et efficaces pour l'exécution et l'exploitation de levées hydrographiques ;
- le progrès des sciences relatives à l'hydrographie et des techniques utilisées pour les levées océanographiques.

À l'activité traditionnelle de standardisation des documents cartographiques sur support papier, l'organisation s'est tournée depuis quelques années vers la définition et la normalisation des cartes électroniques et produits numériques.

LE CAVOUR EN ESCALE À TOULON



→ Rade de Toulon, du 19 au 25 novembre 2010. Sous les gerbes des canons à eau des remorqueurs de la base navale, un hôte de marque a jeté l'ancre face au quai d'honneur. Le porte-aéronefs *Cavour*, fleuron de la Marine italienne, a fait relâche dans le port varois une semaine durant. But de l'escale : contrôle des équipements de bord en coopération avec la Marine nationale.

Le vaisseau amiral italien a de quoi impressionner. Sorti des chantiers Fincantieri en mars 2008, c'est aujourd'hui le plus grand navire de guerre d'Europe après le *Charles de Gaulle* : 244 mètres de long pour 27 000 tonnes à pleine charge (contre 261 mètres et 42 000 tonnes pour le porte-avions nucléaire). Doté du même système de défense antiaérienne que les frégates franco-italiennes, le porte-aéronefs de la Marine italienne intègre le radar Empar et 32 missiles Aster 15, ainsi qu'une

capacité de transport de troupes non négligeable (jusqu'à 450 hommes et 24 chars).

En janvier 2010, pour son premier déploiement opérationnel, le *Cavour* a pu faire montre de ses capacités de transport de matériel : son pont d'envol et son hangar avaient alors été chargés de fret humanitaire à destination d'Haïti.

Mais le *Cavour* a été conçu pour devenir le fer de lance de l'aviation navale italienne de demain. Son pont d'envol de 220 mètres comporte une piste axiale de 180 mètres terminée par un tremplin incliné à 12 degrés, 6 spots d'appontage pour hélicoptères et 6 places de parking. Il peut mettre en œuvre 24 avions et hélicoptères. Pour l'heure, les missions de l'aéronautique navale italienne sont toujours assurées par le porte-aéronefs *Garibaldi* de 14 000 tonnes et ses AV-8B Harrier II arrivant en fin de vie. □

FLORIAN MARTIN

CURE DE JOUVENCE À MAYOTTE POUR LE CTM 18

→ À Mayotte, le chaland de transport de matériel 18 (CTM) est en radoub depuis trois semaines pour subir un toilettage de taille. Une entreprise de La Réunion spécialisée en soudure et chaudronnerie démonte des panneaux entiers de la coque, ajoute des renforts et ressoude des panneaux flambants neufs. Pour cette cinquième unité d'une série de chalands trentenaires, le chantier mobilise une dizaine de personnes.

Aujourd'hui affecté à la base navale de Mayotte, le CTM a déjà une longue carrière derrière lui. Admis au service actif en décembre 1982, le chaland rallie d'abord Lorient. Son activité opérationnelle le mène au Liban dans le cadre des missions Olifant de soutien



aux troupes de l'ONU, au large de l'Afrique occidentale pour la mission Corymbe et enfin en Adriatique pour l'opération Balbuzard Noir après la dégradation de la situation des Balkans. Le CTM 18 est à La Réunion depuis 2001, où il est principalement employé pour le soutien au mouillage des navires militaires de passage. □

PRIX DE L'AUDACE UN MARIN PRIMÉ

Les marins ont des idées. Tous les deux ans, le prix de l'Audace récompense l'innovation de l'un d'eux. Les projets les plus pertinents et soutenus par la Mission innovation de la Défense se concrétisent ensuite sur le terrain au bénéfice des unités.

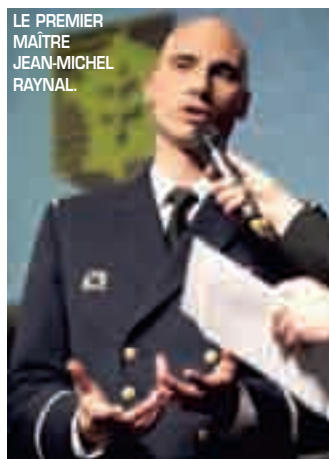
→ Si « la fortune sourit aux audacieux » ce n'est pas le premier maître Jean-Michel Raynal qui soutiendra le contraire. L'esprit d'innovation de ce marin-pompier a été récompensé à deux reprises. Son projet, une attelle réfrigérée, a reçu la médaille d'or du concours Lépine voilà quelques mois et vient également de décrocher le prix de l'Audace le 29 novembre dernier. R-Atelle, c'est son nom, est une poche isotherme qui permet de conserver un membre amputé entre 0 et 5 °C, dans l'attente d'une éventuelle intervention chirurgicale. « L'idée m'est venue le 4 septembre 2007, pendant une intervention sur la commune où je suis pompier volontaire. Lors d'un accident de la route, un motard a eu la jambe arrachée sans que nous ayons les moyens de conserver le membre avant sa greffe. Les équipements disponibles dans les véhicules de secours ne peuvent contenir qu'une main ou un pied et sont donc inefficaces dans ce type de situation. » Forte de cette reconnaissance, R-Atelle pourra bientôt équiper les forces – terre, air, mer – et sera même commercialisée. Il aura fallu deux ans et 25 000 euros à Jean-Michel Raynal pour développer un prototype de son invention.

Améliorer les équipements opérationnels, logistiques ou d'instructions des unités

Comme le premier maître Raynal, plus de 1 300 innovateurs ont été soutenus par la Mission innovation. Depuis sa création au ministère de la Défense en 1988, la Mission permet d'accompagner les « Géo Trouvetou » du ministère pour le développement d'idées nouvelles ou de solutions d'améliora-



CROQUIS PRÉPARATOIRE POUR LA RÉALISATION DE L'ATTELLE RÉFRIGÉRÉE.



tions. Pour M. Bernard, adjoint au directeur de la Mission, « son objectif est de promouvoir l'innovation participative ; toute personne du ministère de la Défense en activité peut soumettre une idée. Nous la soutenons financièrement et juridiquement. Naturellement tous les dossiers n'aboutissent pas nécessairement, mais nous menons à leur terme près de la moitié des propositions. » Nombre de ces projets contribuent aujourd'hui à améliorer les équipements opérationnels logistiques ou d'instructions des unités. « Nous favorisons la généralisation du projet en validant sa faisabilité et en le proposant aux forces », confirme M. Bernard. Ainsi, un simulateur des écrans de commandes à bord des sous-marins permet actuellement aux stagiaires de l'école de navigation sous-marine de Brest de transformer leurs acquis théoriques en simulations pratiques. Grâce à une projection d'images sur un tableau tactile interactif, l'apprentissage et la formation « mouillage » du personnel mécanicien sont assurés au plus près des conditions réelles. « La grande majorité des solutions soutenues par la Mission innovation ne doit rien à l'ambiance feutrée des laboratoires, relève l'IGA Didier Queffelec à la

tête de la Mission. Elles sont portées par la pression des événements, la boue du terrain, le sel de la mer et par le vent qui souffle. » La Matrack, un détecteur de contrôle magnétique pour les plongeurs démineurs, est de celles-là. « Ce sont les groupes de plongeurs démineurs qui sont à l'origine de mon invention, reconnaît volontiers Thierry Vaillant, ingénieur de la DGA à Brest. C'est eux qui en ont exprimé le besoin et qui le testent actuellement, notamment avec leurs hommes, embarqués sur chasseur de mines au Liban. » La Matrack a été conçue pour éviter le déclenchement d'une mine lors d'une intervention des plongeurs démineurs sur un théâtre d'opérations. « Vous savez que les mines marines peuvent se déclencher par un signalement magnétique ou acoustique. Aussi, il est important que les plongeurs démineurs soient transparents, que leurs équipements ne rayonnent pas. Je me suis aperçu en développant cet appareil de détection que 40 % du matériel des plongeurs étaient au-delà des seuils électromagnétiques Otan en vigueur et donc dangereux. » Le développement de la Matrack repose sur l'optimisation et la miniaturisation de l'important dispositif de mesure magnétique fixe utilisé à ce jour. Ce détecteur portatif assure désormais la sécurité magnétique du plongeur par l'autocontrôle et permet d'écarter les matériels non-conformes. « Son avantage ? Sa légèreté et sa simplicité d'emploi », répond sans hésitation Thierry Vaillant. Trois prototypes sont déjà utilisés par la Marine qui devrait étendre son emploi dès 2011 aux écoles de guerre des mines. □

EV GRÉGOIRE CHAUMEIL

LE PRIX DE L'AUDACE

Le prix de l'Audace est décerné tous les deux ans par la Fondation Maréchal Leclerc de Hauteclocque pour récompenser les personnels les plus audacieux et innovants du ministère et de la gendarmerie. L'état-major des armées (EMA), les trois armées, la gendarmerie, la DGA et le secrétariat général pour l'administration (SGA) présélectionnent les trois dossiers au titre de leur entité et un jury élit les sept projets qui seront primés. Les six innovateurs lauréats sont récompensés pour leur esprit d'initiative, leur investissement personnel et leur ingéniosité. Chaque projet est récompensé par un prix de 2 500 €. Un coup de projecteur est ainsi donné sur les solutions concrètes émanant des opérationnels, facilitant notamment le travail au quotidien et les interventions en Opex.



THIERRY VAILLANT, INVENTEUR DE LA MATRACK.

CHERBOURG LUTTE CONTRE LES INCENDIES VERSION OTAN



→ Contraints de rester au port en raison des mauvaises conditions météorologiques, six bâtiments de la force de guerre des mines de l'Otan ont profité de cette période pour s'entraîner à la lutte contre le feu.

Une occasion qu'il fallait saisir selon Piotr Wojtas, l'officier de presse polonais, « car nous n'avons jamais l'occasion ni le temps de mener ce genre d'exercice ensemble lorsque nous sommes en escale ».

Scénario classique : un feu d'origine électrique dans la cafétéria du bâtiment polonais le *Kontradmiral X. Czernicki* et c'est l'embrasement ! Une forte fumée se dégage des coursives.

Six bâtiments composent la Standing Nato Mine Counter-measures Group One (SNMCMG1) : le navire polonais de commandement *Kontradmiral X. Czernicki*, les chasseurs de mines allemand *Rottweil*, anglais *Penzance*, norvégien *Hinnøy*, belge *Crocus* et hollandais *Zierikzee*. Ils avaient été rejoints par le chasseur de mines français *Pégase* pour cette mission en Manche et mer du Nord du 29 octobre au 15 novembre 2010.

Immédiatement les équipes du bord se mobilisent. Malheureusement, l'incendie se propage et très vite l'ensemble des équipes incendie des cinq autres bâtiments de la force viennent à la ressource. Les équipes sont coordonnées par le chef des marins-pompiers de la compagnie de Cherbourg qui dialogue avec l'officier polonais, directeur d'intervention à bord. Sur le plan d'eau, les équipes de la base navale de Cherbourg s'activent pour dégager le bâtiment finlandais à couple du bateau en feu.

L'exercice est instructif : les langues et les cultures sont différentes, les équipements aussi, mais les hommes se comprennent. Le professionnalisme et l'expérience des marins font que très vite les équipes se succèdent et parviennent à circonscrire l'incendie.

Thibaut Picard, chef de la compagnie des marins-pompiers, témoigne : « J'étais assez curieux de faire cet exercice. La barrière de la langue n'a pas été un souci car très vite les réflexes prennent le dessus et finalement les modes d'action sont assez similaires. Seuls les équipements sont différents. C'est intéressant d'éprouver les capacités d'adaptation de nos équipes respectives. » □

EN BREF



VISITE D'ALINDIEN EN IRAK

Les 24 et 25 novembre 2010, le vice-amiral Bruno Nielly, commandant la zone maritime de l'océan Indien et les forces françaises aux Émirats arabes unis, s'est rendu à Bagdad, en Irak.

Cette visite fait suite à la reprise des escales de bâtiments français en Irak, amorcée en juin 2010 par le patrouilleur de haute mer *Commandant Ducaing*, et poursuivie par le *Commandant Bouan*, le 21 novembre dernier, à Umm Qasr. Des accueils à chaque fois chaleureux ont marqué la relance des relations militaires bilatérales entre la France et l'Irak, suspendues depuis plusieurs années. La dernière escale d'un bâtiment militaire français, en Irak, la frégate *Duquesne*, remontait à 1979. L'amiral a pu s'entretenir avec le général Mohan Hafez, secrétaire général du ministère de la Défense, l'amiral Ali Hussein Ali, commandant des forces navales, et le général Al-Awadi, commandant des forces de la police fédérale. Il a également été reçu par le général Al-Abadi, vice-cema et a pu visiter le centre des opérations de Bagdad, entité interministérielle totalement impliquée dans l'amélioration de la sécurité de la capitale irakienne. L'objectif de ce court déplacement d'Alindien était de contribuer, auprès des autorités irakiennes, à la consolidation de la confiance reconstruite, jour après jour, par le travail quotidien de notre ambassade à Bagdad.

BCR VAR OBJECTIF MORSKOUL

→ Le 11 novembre, le bâtiment de commandement et de ravitaillement (BCR) *Var* quittait la Méditerranée pour rejoindre l'Atlantique. Dans des conditions météorologiques parfois tumultueuses, le bâtiment a participé à une série de ravitaillements à la mer au profit des unités brestaises.

Un programme de ravitaillements intense

Après cinq jours de transit, le bâtiment a intégré l'exercice d'entraînement de groupe Morskoul, le pendant des exercices Gabian en Méditerranée. Ainsi, du 15 au 19 novembre, le *Var* a prêté son concours aux Fasm *La Motte-Picquet* et *Primauguet* et aux A69 *Commandant Blaison*, *Commandant L'Hermier* et *Lieutenant de vaisseau Le Henaff*, afin de leur permettre de maintenir leurs capacités opérationnelles dans le domaine du ravitaillement à la mer (RAM).

De jour comme de nuit, les RAM liquides – à couple, double et en flèche – se sont enchaînés à un rythme soutenu, mettant à rude



épreuve les équipages sur les aires de manœuvre et les plages avant. L'activité a également été ponctuée par de nombreux « Tralour » avec des changements de route et de vitesse et des séparations d'urgence. Enfin, Morskoul a aussi été l'occasion pour le *Var* de participer à l'unique Surfix de l'exercice et de démontrer son savoir-faire contre l'avisio *Commandant L'Hermier*.

Un tir Mistral fructueux

Par ailleurs, un tir Mistral a été effectué par les artilleurs du bord le 18 novembre et a été un franc succès : la cible qui se trouvait à plus de 3 500 mètres a été atteinte et détruite.

Une noria d'Alouette III

Ce déploiement en Atlantique a également permis aux élèves de l'École de spécialisation sur hélicoptère embarqué (ESHE) de s'entraîner dans des conditions réelles. Ainsi, sur deux jours, dix heures ont pu être dégagées au profit des apprentis pilotes de l'armée de Terre et de la Gendarmerie nationale. Des séries de *Touch and Go* (TAG) et de *Ship Control Approach* (SCA) se sont ainsi succédé à bord.

Pour le BCR *Var*, ces deux semaines en Atlantique auront aussi permis à ses marins de se confronter aux caprices de Neptune, obligeant les plus jeunes à se familiariser avec la houle croisée, peu connue en Méditerranée. □

CFMM MODE D'EMPLOI

« Ne laissez pas vos idées à quai, embarquez pour la concertation. » *La concertation : telle était la clef de voûte du Conseil de la fonction militaire de la Marine (CFMM) qui s'est tenu du 15 au 19 novembre à Paris. Cette 43^e session a marqué les vingt ans de cette institution. L'occasion de revenir sur un conseil souvent mal connu des marins.*



LE CHEF D'ÉTAT-MAJOR, L'AMIRAL FORISSIER, S'ADRESSE AUX MEMBRES DU CFMM.

Un peu d'histoire...

La création des conseils de la fonction militaire (CFM) au sein des armées fut une petite révolution en faveur de la condition de vie du militaire. C'est le contrôleur général Jacques Bonnetête, par un décret du 28 février 1990, qui fonde les CFM pour toutes les armées et services (Terre, Marine, Air, Gendarmerie,

Service de Santé, Service des Essences et Direction générale de l'armement). Son but : permettre aux militaires de s'exprimer sur toutes les questions relatives à leur condition et examiner les questions statutaires. La nouvelle institution doit aussi épauler une instance plus ancienne, le Conseil supérieur de la fonction militaire (le CSFM, créé en novembre 1969).

AU SEIN DU CFMM, TOUTES LES CATÉGORIES DE GRADES SONT REPRÉSENTÉES.



Le mot d'ordre du DPMM

Si l'on attend des militaires de la Marine qu'ils prennent une part active dans l'amélioration de leurs conditions de vie dans l'institution, il s'agit de faire connaître au plus grand nombre les enjeux du conseil de la fonction militaire de la Marine (CFMM). Or, les marins déplorent encore un manque d'efficacité dans la diffusion

de l'information. Le mot d'ordre du VAE Olivier Lajous est clair : chaque membre représentatif doit être le porte-parole, la courroie de transmission qui rapporte à ses chefs et collègues les échanges et avancées concrètes des réunions. « *Le CFMM est une instance essentielle pour accompagner les marins et leur famille dans leurs attentes, alors voilà une raison de* ►

COMPOSITION ET FONCTIONNEMENT DU CFMM

Le conseil de la fonction militaire de la Marine (CFMM) se compose d'un président (le ministre de la Défense), d'un vice-président (le chef d'état-major de la Marine), d'un secrétaire général (chef du bureau EMM/CPM, directement rattaché au CEMM), d'un secrétariat et de 169 membres (50 titulaires et 119 suppléants) tirés au sort. Ils se réunissent deux fois par an en sessions ordinaires, afin de procéder à une première étude des textes et des questions d'ordre général. À l'issue des sessions, les conclusions sont adressées au chef d'état-major de la Marine (CEMM) ou au ministre de la Défense, selon leur domaine de compétences. De plus amples informations concernant les sessions antérieures sont disponibles sur le site du CFMM sur Intramar : Fonction RH/Politique/Condition du personnel/Conseil de la fonction militaire de la Marine.



LA PAROLE EST LIBRE. LES MEMBRES PEUVENT S'EXPRIMER EN TOUTE CONFIANCE.

► *plus pour se porter volontaire dans l'intérêt de tous, et toujours dans un esprit d'équipage !* », conclut le directeur du personnel militaire de la Marine (DPMML).

Les grandes avancées du CFMM

En 2001 a été mis en place le Plan d'amélioration de la condition des marins (PACM), qui a donné une vraie impulsion à la fonction mili-

taire : citons notamment l'indemnité pour sujétion d'absence du port-base (ISAPB), revalorisation de l'indemnité pour charge militaire (ICM). Mais, parmi les avancées de ces vingt dernières années, la plus marquante trouve son origine dans l'affaire Manoni, abordée pour la première fois en l'an 2000. Quatre ans plus tôt, en 1996, M^{me} Manoni, veuve d'un marin accidenté en escale au cours d'une activité de représentation, s'était vu privée de son droit de pension. Motif : l'accident n'avait pas de lien avec le service. Après trois années de procédure, la ténacité de M^{me} Manoni a fini par payer : la notion d'imputabilité au service lors d'accidents survenus à l'étranger, en escale ou en Opex, a été clarifiée, tandis que le code des pensions militaires d'invalidité était amendé pour étendre la couverture des militaires à l'étranger. □

SM ANAËLLE BASLÉ



LE CONTRÔLEUR GÉNÉRAL DES ARMÉES BONNETÊTE, LE CV DE LORGERIL ET UN MEMBRE DU CFMM.

INTERVIEW DU CEMM, L'AMIRAL PIERRE-FRANÇOIS FORISSIER

« LES CFMM ME PERMETTENT DE PRENDRE DIRECTEMENT LE POULS DES MARINS »

→ **Amiral, quels sont pour vous les grands sujets qui restent à aborder, voire à défendre au niveau du CFMM ?**

Il est des sujets qui reviennent régulièrement, soit parce qu'ils touchent aux conditions de vie, de travail et qu'il faut sans cesse s'adapter, soit parce qu'ils témoignent des évolutions de la société. À ce titre, de nouvelles mesures sur des questions de rémunération, d'habillement, de retraites et de logement, sont régulièrement mises en place grâce à l'action du CFMM.

Tous les éléments qui concourent à améliorer les conditions de vie, de travail du marin, et donc son moral, sont essentiels car cela lui permet de s'investir pleinement dans sa mission. Personnellement, j'accorde une attention toute particulière aux sujets qui peuvent impliquer l'environnement direct des marins et de leur famille. Les conjoints et les enfants font désormais « partie du sac ». Pour le CEMM que je suis, les CFMM me permettent de prendre directement le pouls des marins et de recueillir l'avis de ses membres. Car au cœur de toutes

les décisions qui sont les miennes, ma première attention va d'abord et toujours aux marins. À titre d'exemple, j'ai ainsi pu appuyer auprès du ministre de la Défense la demande de création d'une médaille spécifique, exprimée par les sous-marinières.

Quel conseil pourriez-vous donner à un nouveau membre du CFMM ?

Un membre du CFMM ne défend pas ses intérêts propres mais bien ceux des marins qui lui ont accordé leur confiance. Il lui faut donc être à l'écoute

de ses camarades, déterminé et persévérant, car les choses avancent, mais il faut leur laisser le temps de s'enraciner, de se mettre en œuvre. Il est également important que les membres du CFMM s'appliquent à jouer un rôle de communication descendante. Ils doivent transmettre à leurs camarades le résultat des sessions et être les vecteurs des messages qui y ont été exprimés sur les grandes orientations, les raisons de certains choix et l'ensemble des sujets traités. □

MONSIEUR JOSEPH THOUVENEL

REGARD D'UN SYNDICALISTE, JOSEPH THOUVENEL, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL ADJOINT DE LA CFTC

→ « Le Conseil de la fonction militaire de la Marine nationale est une institution nécessaire. Toute organisation humaine, entreprise, association ou armée a besoin, en interne d'avoir des modes de représentation de ses membres. L'échange d'information, ascendant et descendant, permet non seulement d'éviter des conflits, mais aussi à chacun d'être légitimement acteur de sa destinée. Offrir un espace de concertation, d'échanges et de propositions au sein de la Marine nationale, est utile tant aux marins qu'à l'institution elle-même. Cet outil qui fête ses vingt ans est-il adapté à la société actuelle ?

La première erreur serait de vouloir coller en permanence aux évolutions de surface de la société. L'effet de mode l'emportant sur ce qui est juste et efficace.

La deuxième serait de calquer le mode de représentation des salariés d'entreprises à la représentation au sein des armées.

La fonction militaire a de nombreux particularismes : être amené à risquer sa vie sur un ordre n'est pas le moindre. L'actualité rappelle malheureusement trop souvent cette réalité.

Le syndicalisme à la française, qui se réduit trop souvent à la confrontation et aux rapports de force sur la base

d'une politisation excessive, n'est pas un modèle pour assurer la légitime représentation des personnels au sein des armées.

Cela dit, le tirage au sort, même s'il est effectué parmi des volontaires, donne au hasard une responsabilité qui doit être assurée par les personnes. Défendre la condition militaire est nécessaire en interne, mais est aussi essentielle en externe.

Nombre de problèmes qui remontent des armées sont liés à des décisions budgétaires prises en dehors des armées.

Il appartient au monde politique et, notamment, à la représentation nationale de donner des moyens à ceux à

qui elle confie la mission essentielle de protéger notre territoire national, nos idéaux démocratiques et la paix sur la planète au risque de leur vie. Quand le blocage est budgétaire, le Conseil supérieur de la fonction militaire devrait pouvoir saisir la représentation nationale et celle-ci devrait avoir l'obligation de répondre. La concertation, cet indispensable outil de cohésion, est d'abord question d'état d'esprit avant d'être l'enfant d'un règlement. Elle a toujours besoin que souffle l'esprit d'équilibre entre les droits et les devoirs et ce, à tous les niveaux hiérarchiques. Est-ce le cas, aujourd'hui, au sein des armées ? » □

ENTRETIEN AVEC LE CV DE LORGERIL, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DU CFMM

« S'ENGAGER DANS LES DÉBATS EN TOUTE SINCÉRITÉ SANS CRAINTE DU REGARD DES AUTRES »

→ **Commandant, depuis quand êtes-vous secrétaire général du CFMM ?**
J'ai été nommé en septembre 2009 secrétaire général du CFMM par le ministre de la Défense, président du conseil, sur proposition du chef d'état-major de la Marine en sa qualité de vice-président, autorité à laquelle je suis directement subordonné.

Comment définiriez-vous cette responsabilité, ainsi que la mission du CFMM ?

J'assume ces responsabilités au service de l'ensemble des marins et leurs représentants au sein de ce conseil, qui a pour vocation à débattre de toute question concernant le statut de la condition militaire.

Conformément à l'article 8 du préambule de la constitution, qui a présidé à la création du CSFM en 1969, puis des CFM d'armées en 1990, il est en effet légitime que toute communauté humaine puisse participer à ses propres destinées par l'intermédiaire de représentants désignés.

Comment fonctionne le CFMM ?

Les avis du CFMM sont présentés au chef d'état-major de la Marine à chaque session, lors de la séance plé-

nière qui réunit les plus hautes autorités de la Marine (CEMM, MGM, DPMM, IGAM, ainsi que leurs principaux adjoints et chefs de bureaux). Les avis du CFMM servent aussi à préparer ceux du CSFM, présentés directement au ministre de la Défense, qui s'est toujours montré très attentif à ce mode de représentation et d'expression tout aussi libre que respectueux des institutions.

Qui prend en compte les avis émis par le CFMM ?

Les avis du CSFM sur les projets de textes juridiques soumis au conseil d'État, ont une portée particulièrement lourde, puisqu'ils peuvent réellement bloquer une initiative gouvernementale en cas d'avis défavorable.

Le CFMM fête ses vingt ans. Quels sont les grandes avancées et les résultats concrets obtenus par cette institution ?

Ayant moi-même été un des premiers membres du CFMM et du CSFM rénové, il y a vingt ans, j'ai pu suivre l'évolution du CFMM et ce qu'il a pu apporter à notre communauté de marins.

Le premier des résultats me semble



être son existence même, qui permet de créer un lien direct entre les plus hautes autorités de la Marine et des représentants issus de très nombreuses unités navigantes ou non.

Des résultats très concrets sont bien sûr à souligner, comme la jurisprudence Manoni sur la protection des marins sur toute la durée de leurs missions, l'intégration à la pension de la prime de feu aux marins-pompiers de Marseille ou actuellement la possible création d'une médaille du mérite sous-marins... Mais l'essentiel me semble pourtant bien être les multitudes d'avis portés et pris en compte dans des textes réglementaires pour l'amélioration de la condition militaire.

Si je suis convaincu de l'utilité du conseil, je reconnais aussi ses fragilités, comme le souligne tout particulièrement le nombre de candidats lors des opérations de tirage au sort des membres. De 1 433 volontaires il y a vingt ans, seuls 311 se sont déclarés en 2011, et cela dans toutes les armées, sauf dans la Gendarmerie qui s'implique plus dans ces instances.

Cela s'explique probablement par manque de résultats visibles, ou plutôt par un manque de visibilité des résultats. C'est pourquoi des efforts de communication, aussi bien en interne qu'en externe, sont nécessaires.

Cet anniversaire des vingt ans du CFMM a ainsi permis de s'ouvrir davantage au monde extérieur par des échanges avec des représentants du Parlement et des médias qui se sont réellement intéressés à l'existence d'un dispositif de concertation efficace au sein des armées.

Quels sont pour vous les grands sujets qui restent à mettre sur la table, voire à défendre au niveau du CFMM ?

Les textes d'application de la loi sur les retraites seront présentés lors des prochaines sessions et susciteront cer-

tainement des débats engagés, tout comme l'analyse prochaine de la méthode de refondation du système d'indemnisation des militaires (RSIM) qui touche à un domaine particulièrement sensible.

Avez-vous un ou plusieurs souvenirs personnels marquants pendant votre mandat ?

Le travail est toujours très dense lors des sessions et je reste toujours marqué par la pertinence et l'engagement des membres dans les débats même tard dans la nuit.

On craint de ne jamais trouver de consensus, mais *in fine* le miracle se produit. Je suis toujours étonné de la qualité du travail réalisé par les membres en si peu de temps.

Sur les plans professionnel d'une part et personnel d'autre part, pouvez-vous nous dire ce que cette expérience vous a apporté ?

L'écoute, le dialogue et la concertation ne sont pas forcément les qualités que l'on imagine les plus nécessaires chez un chef militaire, et pourtant elles sont fondamentales pour l'épanouissement de toute communauté humaine, et c'est probablement cette magnifique expérience qui m'a permis peu à peu de le découvrir.

Quel conseil, pourriez-vous donner à un nouveau membre du CFMM ?

Le premier conseil que je donne toujours est d'accepter de s'engager dans les débats en toute sincérité sans crainte du regard des autres. Tout peut être dit en soignant la forme. Les débats sont animés, ouverts et respectueux de chacun. C'est une expérience toujours très enrichissante dont les membres gardent généralement de très bons souvenirs.

Selon vous quel sera l'impact de l'interarmisation sur l'avenir du CFMM ?

La condition militaire relève de chacune des armées et il me semble essentiel de préserver les aspects culturels de chacun des CFM. La richesse naît de la diversité, et cette évolution me semble très utile, d'autant que c'est aussi un moyen pour les marins de partager leurs propres valeurs et qualités. □

POINT DE VUE DU CONTRÔLEUR GÉNÉRAL DES ARMÉES, PHILIPPE DE MALEISSYE, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DU CSFM



« Le Conseil de la fonction militaire de la Marine est, je le rappelle, une instance de concertation et une force de propositions pour le ministre de la Défense et le chef d'état-major de la Marine. En son sein sont pré-examinées les questions qui seront traitées par le Conseil supérieur de la fonction militaire (CSFM) qui, quant à lui, est l'instance nationale de concertation entre les militaires et leur ministre.

Grâce à « l'esprit d'équipage » qui existe dans la Marine, l'existence du CFMM se trouve assez naturellement admise et son fonctionnement est de qualité. Car la confiance et la connaissance mutuelles sont, à mon sens, les qualités essentielles pour qu'un CFM fonctionne bien. Le secrétaire général y joue un rôle important. Il doit faciliter les relations directes entre les grands chefs et les membres de l'instance. Il doit aussi aider les membres dans l'ensemble de leurs travaux et les conseiller sur la conduite du dialogue avec les autorités. Dans l'ensemble, les marins ont bien conscience de l'importance de cette instance. De mon point de vue, les chefs, à tous les niveaux, sont attentifs à la qualité du dialogue et de la communication au sein de la Marine. S'agissant de la fonction de membre, elle requiert deux qualités essentielles : l'ouverture aux autres et l'intérêt pour les questions de condition militaire. »

LES CADETS DU CIN DE SAINT-MANDRIER AUX CÉRÉMONIES DU 11 NOVEMBRE 2010



lement de sa cérémonie au monument aux morts et Saint-Mandrier a compté sur l'ensemble des cadets du collège Clément lors des différentes phases de ces mêmes moments, tous chargés de sens.

Présents aux côtés des anciens combattants, ils étaient tous volontaires pour représenter leurs camarades au cours de cette matinée qui, mieux qu'un cours d'histoire en salle de classe, concourt à la réalisation d'un des objectifs majeurs assignés à ces cadets de la défense en terme de devoir de mémoire. Ils contribuent ainsi au développement du lien armée-nation. □

LES CADETS DE LA DÉFENSE PARTICIPENT À LA CÉRÉMONIE DU 11 NOVEMBRE AUX CÔTÉS DU PRÉFET MARITIME.

→ Pour la troisième année consécutive, le centre d'instruction naval de Saint-Mandrier poursuit sa mission d'éducation auprès des jeunes cadets de la défense.

Inscrit dans le Plan Égalité des chances, l'action « cadet de la défense » du CIN de Saint-Mandrier regroupe, cette année, trois collèges de la région toulonnaise, dont deux sont des établissements inscrits dans les réseaux « ambition réussite » de l'Éducation nationale.

Avec un programme riche, alternant des phases de découverte, des moments d'approfondissement et de mise en situations concrètes, le CIN,

seul centre métropolitain de la Marine nationale accueillant des cadets, propose notamment aux quarante-cinq élèves inscrits des activités centrées autour du devoir de mémoire.

À l'occasion des cérémonies du 11 Novembre, ils ont été pleinement associés aux manifestations et ont trouvé toute leur place aux côtés des militaires et personnalités civiles.

La ville de Toulon a permis aux douze cadets du collège de La Marquisanne de participer activement au cérémonial présidé par le préfet maritime et les autorités locales. La ville de La Seyne-sur-Mer a également intégré les cadets du collège Henri Wallon dans le dérou-

LES CADETS DE LA DÉFENSE

Les cadets de la défense font partie de la dynamique interministérielle « Espoir Banlieues ».

Il s'agit de faciliter localement la mixité sociale par des contacts entre jeunes de 14 à 16 ans de milieux différents.

Les collégiens, par groupes de trente, sont accueillis hors temps scolaire pendant quatorze demi-journées et un mini camp d'été de cinq jours, au sein de formations militaires.

Ils y découvrent le monde de la défense à travers des actions éducatives, civiques, culturelles et sportives. À cette occasion, ils sont aussi sensibilisés au savoir-être, à l'éthique civique et aux valeurs collectives. Fondée sur le volontariat, la sélection des candidats est assurée conjointement par les unités d'accueil et les établissements scolaires en fonction de la motivation exprimée. Le programme pédagogique est élaboré en partenariat avec l'Éducation nationale.

COLLOQUE SUR LA FORMATION AU CIN SAINT-MANDRIER

→ Un colloque ayant pour thème : les partenaires de la Marine nationale dans le domaine de la formation face aux défis présents et à venir (vers une mise en commun de besoins et moyens de formation professionnelle) s'est déroulé mardi 16 novembre au centre d'instruction naval (CIN) de Saint-Mandrier. Devant une centaine de responsables des différentes armées, de l'industrie de défense, des collectivités et organisations locales, des entreprises du bassin toulonnais ou



nationales, le capitaine de vaisseau Benoît Lugan, sous-directeur des compétences de la Direction du personnel militaire de la Marine, a présenté les pistes de réflexion et les objectifs à court et moyen termes de la Marine en matière de formation. Les travaux se sont ensuite poursuivis par des conférences et des tables rondes.

Les participants ont pu découvrir l'éventail souvent méconnu des capacités de formation de la marine nationale. Ils ont été particulière-

ment intéressés par les questions soulevées pendant la journée, et ont pu constater une volonté déterminée d'ouverture et de coopération dans le domaine de la formation entre la Marine nationale et le monde civil.

Cette journée a fait jaillir de nombreuses pistes que les semaines à venir permettront d'exploiter, et pour certaines de concrétiser. □

LV ANNE ROBERT



CONNAISSEZ-VOUS LA CAB2M ?

→ L'accompagnement humain dans la durée du personnel blessé ou gravement malade, ainsi que de sa famille, est un devoir moral permanent de la Marine. Le personnel doit savoir qu'il sera soutenu par la Marine s'il doit se retrouver dans cette situation.

Afin de formaliser l'organisation des différentes actions de soutien destinées à atténuer les conséquences de situations souvent douloureuses et à maintenir avec les personnes concernées, et leur famille, un lien solide avec l'institution, dans un esprit de solidarité, de fraternité et de cohésion, a été créée en 2005 la cellule d'aide aux blessés et malades de la Marine (CABMM).

Cette cellule appartient au Bureau famille invalidité (BFI) de Toulon, qui est implanté au sein du Centre d'expertise des ressources humaines (CERH).

Elle a pour vocation de piloter et de coordonner les différentes actions de soutien engagées au profit du personnel civil et militaire de la Marine et assure le suivi de leur situation, y compris, le cas échéant, après la radiation des cadres ou des contrôles.

Leur rôle consiste également à assurer le contact avec les nombreuses institutions civiles et militaires qui ont pour vocation d'apporter aux personnes en difficulté une aide matérielle ou un soutien moral.

Concrètement, dès que la CABMM a connaissance de l'indisponibilité d'un marin pour une durée supposée durable (+ 45 jours), le personnel peut bénéficier de ce soutien. □

Tous renseignements peuvent être obtenus au 04 94 02 26 32, 04 94 02 01 69 ou 04 94 02 16 97, ou par mail : cerh-bfi@orange.fr

RECRUTEMENT

LE SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES RECRUTE DES SOUS-OFFICIERS ET DES AGENTS TECHNIQUES

Vous êtes sous-officier, militaire du rang, titulaire d'un baccalauréat ou d'un titre équivalent : vous pouvez devenir sous-officier supérieur au Service des essences des armées (SEA). Vous y trouverez des postes à responsabilités et autonomie. Après une formation d'un an, vous servirez comme agent technique (adjudant) dans l'un des nombreux postes d'encadrement offerts par le SEA. Vous vivrez une expérience enrichissante, au sein d'un service à taille humaine œuvrant dans un contexte interarmées en métropole, outre-mer ou en Opex, associant commandement militaire, compétence technique et ouverture sur le monde pétrolier. Pour tout renseignement sur le concours des agents techniques, rendez-vous sur le site du SEA www.defense.gouv.fr/essences ou téléphonez au 03 83 17 35 54.

Dossier à déposer avant le 13 décembre 2010.

CRÉATION DU CORPS DES INGÉNIEURS MILITAIRES D'INFRASTRUCTURE AVEC LES ARTS ET MÉTIERS

→ La création du corps des ingénieurs militaires d'infrastructure (IMI), projet initié en 2005 avec la naissance du service d'infrastructure de la Défense (SID), a donné lieu, le 22 octobre 2010, à la publication au *Journal Officiel* d'un décret (décret n°2010-1239). La formation des futurs officiers reposera sur un partenariat entre le ministère de la Défense et l'École nationale supérieure d'arts et métiers. La création du nouveau corps des ingénieurs militaires d'infrastructure rassemble dorénavant dans un corps unique, onze statuts différents d'officiers. Le SID offrira des parcours de carrière homogènes et plus attractifs. Ces officiers exerceront des fonctions d'inspection, de contrôle, d'expertise, de coordination et de direction en métropole, outre-mer ou sur les théâtres d'opérations extérieures. Ils seront recrutés selon trois modes : externe par un concours, qui s'adresse aux élèves Bac +2 scientifiques ; externe sur titre,

qui concerne les candidats déjà titulaires d'un diplôme Bac +5 ; et enfin, par voie interne.

Le recrutement externe sur concours repose sur un partenariat entre le ministère de la Défense et les Arts et Métiers ParisTech (ex ENSAM). La scolarité de quatre ans comprend une année initiale visant à former au métier d'officier et trois années à l'école des Arts et Métiers d'Angers.

Rémunérés et bénéficiant d'une scolarité gratuite, les élèves-officiers ont l'obligation de servir l'État après l'obtention de leur diplôme. La date limite d'inscription aux concours pour le recrutement externe est fixée au 15 janvier 2011. Le SID assure le soutien infrastructure du ministère de la Défense. Il est l'interlocuteur pour les questions de construction, de maintenance et de gestion du patrimoine immobilier. Avec plus d'un milliard d'euros d'activité par an, il regroupe 4 300 agents. □

FORT-DE-FRANCE LE GERMINAL A REJOINT LES ANTILLES

Samedi 27 novembre, la frégate de surveillance *Germinal* a rejoint en milieu de journée son nouveau port-base de Fort-de-France. Après un transit de douze jours au départ de Toulon, elle vient d'intégrer la composante Marine nationale placée sous le commandement du contre-amiral Loïc Raffaëlli, commandant supérieur des forces armées aux Antilles.

Le *Germinal* vient renforcer les moyens hauturiers stationnés à la base navale de Fort-de-France, pôle maritime des Caraïbes.

Comme le *Ventôse*, son sister-ship, le *Germinal* est doté d'une plate-forme hélicoptère qui est un moyen précieux dans le cadre de ses missions. Ces bâtiments, conçus pour des patrouilles de longue durée, sont particulièrement adaptés à l'outre-mer. Ils interviennent au profit des popula-



tions de Guadeloupe et de Martinique ou des pays de l'arc antillais pour mener des opérations de secours d'urgence : assistance humanitaire et intervention en cas de catastrophe naturelle d'origine tellurique, cyclonique ou volcanique.

Les frégates inscrivent leurs missions dans la surveillance de la zone économique exclusive (ZEE) et dans celles de l'action de l'État en mer, notamment dans la lutte contre le narcotrafic.

Le *Germinal* participera également aux missions de coopération avec les pays situés dans la zone de responsabilité permanente (ZRP) du Comsup Antilles : États-Unis, Mexique, Honduras, Nicaragua, Panama, Colombie, Venezuela, Bahamas, Cuba, Jamaïque, Haïti, République Dominicaine, Trinidad et Tobago. □

LV FRANÇOISE JÉGAT

BREST LA PROMOTION GEORGES LEYGUES DU LYCÉE PROFESSIONNEL DE LORMONT VISITE SON PARRAIN



Il y a un an, en novembre 2009, à l'occasion d'une escale à Bordeaux, le *Georges Leygues* avait reçu une classe de lycéens de section MEI⁽¹⁾ option Marine nationale. Les douze élèves et leurs cinq professeurs avaient alors remonté l'estuaire de la Gironde et effectué une visite du bord. Cette expérience inédite avait véritablement marqué les jeunes au point de les conduire à choisir « Georges Leygues » comme nom de promotion. Cette année,

la classe de MEI du lycée Jacques Brel s'est rendue à Brest sur la frégate anti-sous-marin pour retrouver son parrain dans un contexte radicalement différent. Le *Georges Leygues* en arrêt technique majeur a alors captivé l'attention des élèves ravis de visiter les locaux machines, les installations en entretien, de descendre dans le bassin découvrir le monde inconnu des œuvres vives et autres appendices de la coque... Profitant de leur passage à

Brest, ils ont également été reçus à bord de la *Fasm Primauguet*. Visiter deux frégates de type F70 dans des situations différentes leur a permis d'appréhender les différents cycles de vie d'un bâtiment de combat et de discerner les multiples aspects de la vie des marins embarqués. Ce court séjour s'est terminé par une visite du musée de la Marine qui leur a permis d'ajouter un volet historique à leur voyage d'étude à Brest. L'excellent état d'esprit et la curiosité de ces lycéens, encadrés par une équipe pédagogique enthousiaste et dynamique, prouve que cette classe a réellement fait sienne la devise du *Georges Leygues*, son illustre parrain : « Savoir, comprendre, respecter, aimer ». □

(1) Maintenance des équipements industriels.

DÉGRAD-DES-CANNES LES « JEUDIS DE LA MER »

Lancés le 17 avril 2008 en Guyane, les « Jeudis de la mer » sont une opération de relations publiques, devenue aujourd'hui le rendez-vous incontournable des passionnés, pour s'informer en toute convivialité sur la mer.

Pour sa 8^e édition, jeudi 18 novembre, le thème de « l'exploitation des fonds marins » a été retenu. Devant un public d'environ quatre-vingts personnes, professionnels et amis de la mer, réunis à la base navale de Dégrad-des-Cannes, trois intervenants se sont succédé pour de courts exposés. Des sujets aussi divers que les projets d'exploration pétrolière au large des côtes guyanaises de la société Tullow Oil ; les apports du milieu marin dans l'industrie pharmaceutique ; et la présentation du câble sous-marin



Americas 2 par France Telecom ont été abordés. Organisés à l'initiative du bureau de l'action de l'État en mer, les « Jeudis de la mer » ont pour vocation de rassembler deux à trois fois par an les acteurs du monde maritime local, professionnels de la mer,

organisateurs de manifestations sportives, défenseurs de l'environnement et amoureux de la mer. À chacun de ces jeudis un thème maritime est retenu (protection du littoral, les satellites et la mer, etc.), qu'il appartient à un ou plusieurs invités de présenter au cours d'un bref exposé. Une formule conviviale qui permet de mieux faire connaître la mer et le monde maritime, tout en créant un moment d'échanges, décontracté. Cette opération a aujourd'hui atteint son objectif puisqu'elle rassemble régulièrement de quatre-vingts à cent personnes. Cette initiative permet de consolider les liens entre la Marine et l'ensemble des acteurs locaux avec qui elle est amenée à collaborer. □

EV(R) DELPHINE GAZEL

TOULON JOURNÉE SPORT ARMÉES- JEUNESSE À LA BASE NAVALE



Pour la sixième année consécutive, la base navale de Toulon a ouvert ses portes le 14 octobre 2010 à deux classes de 4^e du collège des Pins d'Alep de Toulon (quarante-neuf élèves accompagnés de quatre enseignants) dans le cadre de la journée sport armées-jeunesse. Rappelons que cette journée est prévue par l'accord-cadre du 8 avril 2003 signé entre le ministre de la Défense et le ministre des Sports. L'objectif est de développer les liens entre la jeunesse, la nation et les armées, c'est par conséquent autour d'activités sportives et ludiques et par le biais de visites que les collégiens ont été invités à découvrir le milieu militaire.

Après l'accueil par l'officier sport de la base navale, c'est encadrés par les moniteurs de la cellule sports et entourés de leurs parrains d'un jour choisis parmi les officiers mariniers, que les collégiens ont pu, tout au long de la matinée, s'initier aux activités proposées sous forme d'ateliers : cours de step, rugby flag, tir à air comprimé, self-défense ou encore tai-chi-chuan.

L'après-midi fut consacrée à la visite très attendue de la base navale, au plus près de ses bâtiments historiques, entrecoupée d'une halte au Conservatoire de la tenue, dont la découverte interactive, au moyen de QCM et jeu de piste, n'aura pas manqué de susciter chez les collégiens intérêt et curiosité.

La journée s'est terminée par une remise de diplômes et de quelques cadeaux souvenirs.

La base navale de Toulon, à travers cette sixième édition de la journée sport armées-jeunesse, confirme ainsi une volonté pérenne de rapprocher le milieu militaire de la société civile par la mise à disposition de ses infrastructures sportives dans le cadre d'une action éducative et fédératrice à destination du public jeune. □

TOULON LE RALLYE MEDATLAN SE PRÉPARE

Mardi 16 novembre 2010, le club nautique de la Marine de Toulon (CNMT) a officiellement reçu un voilier type *Dufour 425 Grand Large* baptisé *Bellatrix*, par le biais d'un marché à procédure adaptée. C'était une première dans le domaine des marchés publics, car il n'est pas habituel pour les sociétés privées de vente de voiliers de répondre à un appel d'offres de la Défense. Cette procédure d'achat a été rendue nécessaire par le changement de statut qu'a connu le CNMT le 1^{er} juillet 2009 qui a conduit à son intégration dans un établissement public et administratif (EPA) des Cercles sportifs et culturels de la Marine à Toulon.

Le VAE (2S) Hubert Pinon, président du CNMT, le LV Patrick Brunet, directeur de l'EPA, Marie-Stéphane Fantino, du bureau Achats de Toulon CSF, et Marc Grosso, représentant la société Liberty Sea située à Port Pin Rolland à Saint-Mandrier, ont donc signé le 16 novembre le protocole d'acquisition par le CNMT du voilier *Bellatrix*.

Le mardi 22 novembre 2010, le vice-amiral d'escadre Yann Tainguy, préfet maritime pour la Méditerranée, commandant la zone maritime et la région maritime Méditerranée, s'est fait présenter par le président et le vice-président du club nautique ce voilier nouvellement acquis, ainsi qu'*Orion*, un *Bénéteau Océanis 37* appartenant au CNMT.

En effet, ces deux unités ont prévu de participer à un rallye océanique baptisé MedAtlan, qui consistera à déployer, d'octobre 2011 à juillet 2012, ces deux croiseurs hauturiers du CNMT pour une

boucle transatlantique, en y associant les autres clubs nautiques de la Marine et des bateaux privés de membres de ces clubs.

Ce rallye, réunissant actuellement neuf voiliers (deux du CNMT et sept privés), consistera en une longue croisière hauturière, dont le départ de Toulon ou de Brest est prévu mi-octobre 2011 avec une escale de rassemblement envisagée à Cadix, en Espagne, puis une escale de préparation de la traversée de l'Atlantique aux Canaries.

L'arrivée à Fort-de-France sera suivie d'un séjour aux Antilles de Noël 2011 à début mai 2012. Durant cette période, les deux voiliers pourront être loués par les membres de tous les clubs nautiques de la Marine ayant les compétences pour naviguer à bord de ce type de bateau.

Le départ des Antilles est prévu mi-mai 2012 pour effectuer la traversée de l'Atlantique avec une escale de séparation aux Açores et une arrivée à Brest ou à Toulon programmée en juillet 2012.

Ce rallye, préparé depuis mars 2010, sera suivi pendant toute sa durée à Toulon à partir d'un PC MedAtlan, dirigé par le CV (H) Dominique Planchon, appelé Commodore MedAtlan.

Le séjour des deux bateaux du CNMT en zone Antilles est actuellement en cours de préparation avec le commandement de la base navale de Fort-de-France. Le but est de pouvoir les accueillir au sein de la base navale et d'assurer leur sûreté, leur sécurité et leur soutien éventuel pendant les périodes entre locations. □

CF BERNARD CELIER



TOULON PRIX ENCRE MARINE 2010

Chaque année depuis 1991, le prix Encre marine récompense un ouvrage littéraire mettant en valeur la mer et le monde maritime. Cette année, le jury, sous la présidence du vice-amiral d'escadre Yann Tainguy, a primé Marie-Isabelle Merle des Isles pour son livre *Les Compagnons du Pourquoi pas ?* aux éditions Paulsen.

Rappelons qu'en août 1908 le *Pourquoi Pas ?*, armé par un état-major de vingt-deux hommes et de huit scientifiques, quitte Le Havre en direction de l'An-

tartique. Il s'agit de découvrir des terres nouvelles et de faire progresser la science. Il est de retour à Rouen en juin 1910 avec une moisson considérable de documents et de résultats scientifiques.

Universitaire et journaliste, l'auteur a travaillé sur de nombreuses archives regroupant des journaux, des carnets, des correspondances et des photos. L'ouvrage regorge d'inédits, de détails quotidiens relevant les astuces, les problèmes, l'enthousiasme des trente aventuriers partis au bout du monde. □

VIVI NAVARRO L'ÉLECTRON LIBRE

Vivi Navarro vient du Sud. De Sète précisément. D'elle, on dit qu'elle aime passionnément la mer et ses cargos, les ports et les marins. Sur la Jeanne, la révélation a été totale au point de réaliser la couverture et des dessins pour l'ultime album de campagne. En ligne de mire, d'autres embarquements sur des « bateaux gris » avec les marins, « ses marins »...

→ En embarquant à de multiples reprises sur la Jeanne, qu'espériez-vous capter ?

Peintre embarquée, c'est ce que je préfère. Une fois en TPB (« tenue pour la barbouille »), l'aventure peut commencer, pas avant. On sort du confort sécurisant et intra-muros de l'atelier. Les outils réduits, il faut donc donner le maximum. La force d'un carnet, c'est l'adaptation, mais aussi et surtout le partage, l'ouvrir à l'autre, s'ouvrir à l'autre. Les journées étaient remplies, soldées par le briefing du soir que je n'aurais manqué pour rien au monde, journées récompensées par le dernier point en passerelle avant d'aller dormir, une dernière prise de notes, comme une invitation aux rêves à venir. La Jeanne berce les cœurs et les âmes. Oui, l'univers portuaire est mon terrain de jeux préféré depuis très longtemps et j'ai une profonde admiration doublée d'un grand respect pour les amis marins que je mets

en avant. Ils n'apparaissent pourtant jamais sur les toiles, sauf dans cinq dédiées à la Jeanne. Je planifie rarement, j'avance à coups de machette, je donne le ton en début de carnet avec la rose des vents, souvent. Ensuite tout n'est plus qu'une histoire de hasards, d'opportunités, qu'elles soient liées à la météo, à la rencontre ou même à une situation personnelle comme le retrait dans un coin du bateau, une errance dans une course ou même liées à une simple histoire de technique. En tout cas, je me fonde toujours dans l'équipage, sinon il m'est impossible de travailler. J'en trouve une porte, enjambe le surbau et derrière on l'ouvre en grand et on m'invite à entrer ! J'ai de la chance.

Aviez-vous en tête des idées préconçues avant d'embarquer ?

La ferraille et les appareils de manœuvre sont des sujets récurrents dans mon travail. Mais ils demandent

de l'isolement à cause de la technique, car je fais ainsi de la vraie rouille. La Jeanne, j'étais invitée, civile invitée, touriste dans le jargon. Je voulais donner, montrer et partager. Rien de précis, mais depuis 2008 prémices de cette aventure, je souhaitais donner du sens à cet embarquement exceptionnel que je qualifierais d'initiatique. Tout naturellement et parce que je les aime profondément, je suis allée à la rencontre des marins. C'était l'objectif : parler d'eux, leur rendre hommage, prendre des rendez-vous, surtout les faire parler. J'avais le fond pas la forme, elle s'imposerait seule. Dessiner, écrire, peindre, photographier, sans relâche, l'équipage, la coque.

Pourquoi le porte-hélicoptères R97 était-il à vos yeux si différent des autres ?

Différent ? La Jeanne n'est pas si différente des autres si l'on considère l'esprit d'équipage, les notions de respect, de solidarité ou d'humilité qui y sont transmises. Ce bateau me touche. Il a vraiment une âme. Avant de connaître la Jeanne, je savais à peine qu'elle était un bateau de légende. Le mystère était total. Sa réputation la précédait. C'est un privilège d'y avoir fait campagne, surtout pour une peintre du Sud, éloignée de Brest et Paris. J'en suis très fière et encore ébahie. Forte de ce vécu, j'ai pu vivre les débuts du GEAOM.2 (ndlr : Groupe-école d'application de Marine) à bord du BPC Tonnerre. C'était pendant le cyclone Xynthia, un très beau souvenir. J'ai regardé vivre les deux GEAOM, ancien et nouveau système. J'ai pu ainsi révi-

ser ma leçon sur la hiérarchie compliquée. Jusque-là tout était un peu vague ! Quand on est juste une contemplative, que l'on se prend pour un marin et que l'on côtoie le chef de quart en passerelle par temps de brancard, on a des frissons, des peurs, mais aussi des ailes ! Elle est importante parce que le bord m'a accueillie avec une grande générosité. Curiosité réciproque et amusante. Pour le dernier appareillage de Brest, après avoir doublé le goulet, on s'est pris un coup de roulis magistral. Tout a volé, le pacha m'avait mis le très lourd livre d'or dans les mains, j'ai tenu fort entre mes bras ce précieux bébé que l'on me confiait, sauvé ! On a bien ri, mais j'ai moins rigolé les jours suivants ! Ainsi va le bord. Importante aussi parce que je l'ai accompagnée au point de son ultime accostage, que j'ai vu la dignité des marins... Comment oublier ces moments forts ? Mais surtout par les rencontres humaines, tranches de vie, tranches de Jeanne ! Nous avons ri et même pleuré ensemble. Comment oublier ?

Si vous aviez à décrire brièvement le porte-hélicoptères R97, quel serait votre slogan ?

Jeanne un jour, Jeanne toujours ! La Jeanne et ses hommes sont gravés dans ma chair.



DU COURRIER

Tout est parti d'une rencontre fortuite lors de l'appareillage de la *Jeanne d'Arc* pour sa dernière campagne. Patrick Le Bihan, de La Poste, flashe sur le travail de Vivi. La suite, l'artiste s'explique: «Il fallait soumettre simultanément le projet à notre ami Xavier, qui je pense y était aussi pour beaucoup. J'ai ainsi pu réaliser le dernier cachet du porte-hélicoptères *Jeanne d'Arc*, appelé «*Ultime Accostage*». Une évidence!», dit l'intéressée qui réalisera par la suite un mail art et, plus récemment des prêts-à-poster. «De jolies enveloppes que les gens me demandent aussi de dédicacer pour collector.» D'une rencontre fortuite est ainsi née une avalanche de productions. «C'est une belle aventure née de rencontres. Il y en aura d'autres», s'enthousiasme Vivi «avé» l'accent. Pour en savoir plus: <http://timbres.laposte.fr/Onglet> «Prêts-à-poster régionaux»

«*La Jeanne en 3 mots ? Joyau, Densité. Ah ! Si ça n'est pas de l'Amour, ça y ressemble !*»

VIVI NAVARRO

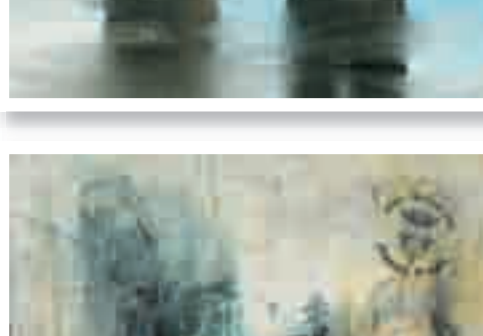


Quels sont vos prochains projets ?

Un prochain carnet de voyages intitulé *À bord du Biladi - Attention Tanger !* Depuis un an, j'embarque effectivement à bord du car-ferry *Le Biladi*, depuis l'escale de la *Jeanne* à Casablanca d'ailleurs. À son bord, j'ai rencontré un commandant atypique, encore un. J'ai vraiment de la chance, grand marin, musicien, il parle espagnol, arabe, anglais, allemand. C'est le seul Français à bord, mon travail l'a séduit ainsi que la démarche. Côté expo, je suis présente à la galerie Dock Sud à Sète et à la galerie Michel Estades de Toulon toute l'année. Dock Ouest voit le jour à Concarneau. Concernant la *Jeanne*, j'écris un récit, je prends du temps.

Quels embarquements sur un bateau gris vous font rêver ?

Tous ! Je suis une incorrigible rêveuse, une seule journée à bord et je pars pour des ailleurs magnifiques ! Je ne cache pas que Djibouti, la mer Rouge, le canal de Suez, Port-Saïd me taraudent, que je n'ai pas encore passé la ligne, que j'en crève d'envie. L'Antarctique me happe, et la Patagonie. J'ai quelques cases à cocher ! □



EN STOCK

De rares exemplaires du carnet *À bord de la Jeanne d'Arc* peuvent être commandés en contactant directement l'artiste par mail à vivi.navarro@wanadoo.fr ou via son site web: www.vivi-navarro.com



PROPOS RECUEILLIS
PAR STÉPHANE DUGAST

VOS COUPS DE CŒUR... ET COUPS DE COLÈRE !

Lecteur, cette rubrique est la vôtre. Merci à ceux qui nous ont écrit. Continuez, vos courriers ou mails nous sont utiles pour faire évoluer le magazine. Cette rubrique peut aussi vous permettre de réagir à certains des articles que nous traitons. N'hésitez pas.

 Dans le numéro du 12 juin consacré aux cent ans de l'aéronavale, dans le paragraphe « faits d'armes », vous avez omis d'évoquer la participation de l'aéronavale à la libération de la France de novembre 1944 à juin 1945.

Un abonné

Tout d'abord, merci de cette précision. D'une façon générale, *Cols Bleus* n'a pas vocation à être exhaustif comme pourrait l'être un livre. Plus modestement et dans l'esprit d'un magazine, nous cherchons à traiter les sujets que nous publions à travers quelques aspects significatifs, mais en sachant que nous laissons de côté des points importants.

 La rubrique « Azimut » en début de magazine ne mentionne que les opérations en cours et omet la présence de nombreux bâtiments en mission ou en entraînement sur toutes les mers et océans du monde. Pourriez-vous être plus exhaustif pour montrer que la Marine est vraiment présente partout.

Un officier d'active

La réalisation de cette rubrique est toujours délicate, car il faut concilier une présentation aussi précise que possible, la lisibilité générale

de la carte et la confidentialité de certaines informations.

Pour privilégier la lisibilité, nous avons délibérément choisi de ne mentionner que les opérations majeures et de résumer la présence des bâtiments dans un tableau synthétique en bas de page. Ce choix est évidemment en partie subjectif. En effet, il est important de préciser que dès qu'un bâtiment est hors de son port-base, il est en mission, quelle que soit par ailleurs son activité (exercice, transit...). Il assure en effet, par sa seule présence, une mission de surveillance de l'espace maritime et il est susceptible de défendre les intérêts français s'il y a lieu.

 Vos articles sont vraiment pratiques pour ceux qui veulent entrer dans la Marine. C'est vrai-

ment génial pour découvrir des facettes souvent peu connues de votre armée.

Une (jeune) lectrice

Nous essayons, dans la mesure du possible, d'aborder le maximum d'aspects de la Marine : opérations, vie des marins, activités de représentation, en mer, à terre, outre-mer et de parler de toutes les composantes. Et l'actualité guide bien souvent le choix des sujets traités.

 En complément de l'article sur les fusiliers marins de Dixmude (N° 2959), un fidèle lecteur nous rappelle que d'autres informations peuvent être obtenues sur le site du musée des fusiliers marins :

<http://musee.fusco.lorient.free.fr/Museeactualite102010.htm>

Cols Bleus est le magazine des marins. Si vous aimez écrire, vous pouvez participer à sa rédaction en nous apportant votre contribution.

N'hésitez pas à contacter la rédaction par courrier, mail ou téléphone afin d'en discuter.

Merci par avance à toutes les bonnes volontés d'active, de réserve ou autres.

Cols Bleus, 2 rue Royale, 75008 Paris

colsbleus@marine.defense.gouv.fr

Tél. : 01 42 92 70 17

PERMUTATIONS

GE COLL

SM Bat Gecoll (Cuisi), affecté SVR Toulon (terre), recherche permutation Brest embarqué, de préférence sur petites unités mais étudie toutes propositions.
Contact au 06 88 64 40 91.

QM1 Bat Gecoll (Commis), affecté Brest terre (GSBdD), recherche place Brest embarqué (FASM ou autre).
Ne pas hésiter à me contacter pour plus d'informations au 06 82 47 67 87 (après 16 h).

MOPONT

QMF Mopont affecté Toulon Service marins portuaires (SMP) à terre. Brigadier d'engins cherche permutation rapidement à Cherbourg, indifférent, ou Brest terre.
Contact au 06 66 78 73 00.

Mot QMF (féminin), affectée SMP Brest (remorqueurs côtiers), cherche permutation Brest embarqué ou possibilité Toulon embarqué.
Contact au 06 76 89 44 01 (laisser un message).

PONT

Mot QMF Pont, affecté BCR Marne Toulon, cherche permutation rapidement à Brest indifférent.
Contact au 06 48 05 37 96.

ANNONCES CLASSÉES

L'AVISO ESCORTEUR EV HENRY

Aux anciens de l'avisos escorteur *EV Henry* qui, après avoir traversé l'Atlantique, le canal de Panama et une partie du Pacifique, ont découvert, le 13 janvier 1974, la splendide baie des Vierges, située dans l'archipel des Marquises, à Fatu Hiva, il est demandé de donner de leurs nouvelles (mentionnez votre adresse). CV Michel Privé, 283 chemin de la Pinède 83000 Toulon.

ÉDITIONS

Les Éditions Thélès recherchent de nouveaux auteurs.
Envoyer vos manuscrits à notre comité de lecture à l'adresse suivante : 11 rue Martel 75010 Paris. Renseignements au 01 40 20 09 10.
Recevez notre catalogue et des informations sur nos ouvrages (récits militaires, expériences vécues, mémoires, romans, poésie) sur simple demande aux Éditions Thélès. Contrats participatifs.
www.theles.fr

LIVRE : D'UN MONDE À L'AUTRE

Tout militaire, quel que soit son grade, est ou sera confronté un jour à la reconversion. Pour beaucoup elle signifie l'arrivée dans le monde inconnu et intimidant de l'entreprise privée, où les codes, les habitudes, les objectifs sont très différents de la défense.
Rémy Nicolas, ancien officier de l'armée de l'Air, illustre de façon concrète et parfois humoristique cette aventure.
D'un monde à l'autre, Rémy Nicolas. Éditions Rémy Nicolas, 135 pages, 12 €.

BONNES FEUILLES

→ « La mer, c'est une porte. Il faut l'ouvrir pour commencer à vivre... », a professé l'un des plus célèbres coureurs d'océans. « Il s'est révélé aux côtés d'Éric Tabarly. Il a battu à deux reprises le record du tour du monde à la voile en équipage et sait des secrets que les mousses ignorent encore. Rencontre avec Olivier de Kersauson, chancre du courage et de la mer », a précisé Christophe Penot, éditeur-écrivain, dans son livre d'entretiens dédié à l'École des mousses. Extraits de l'ouvrage *La Gloire des mousses* (Cristel éditions) récemment paru.

« Christophe Penot. – Chacun connaît le décor du Petit Prince : le désert du Sahara. Avec pour narrateur, un homme qui avait volé « un peu partout dans le monde » et avait eu, au cours de sa vie, « des tas de contacts avec des gens sérieux. » – c'est ainsi qu'Antoine de Saint-Exupéry le raconte. Pour avoir navigué un peu partout dans le monde, et avoir eu des tas de contacts avec des gens sérieux, que répondriez-vous à

un mousse qui, sur le ton du petit prince, viendrait vous demander : « S'il vous plaît... dessine-moi un marin ! » ?

Olivier de Kersauson. – Même si je trouve, que l'École des mousses est un concept extraordinaire, je me demande, moi, si je ne commencerais pas par le virer, ce mousse ! (Rires)

C. P. – Pourquoi ? Pour qu'il comprenne qu'un grand marin a forcément mauvais caractère ?

Olivier de Kersauson. – Pour qu'il comprenne qu'un marin a forcément

du caractère ! Autant qu'il l'apprenne tout de suite, pour ne pas connaître des désillusions : marin est un métier exigeant, qui réclame de l'engagement physique et moral. Si votre mousse ne se sent pas prêt à cet engagement total, mieux vaut pour lui qu'il change de chemin. En mer, on ne fait jamais les choses à moitié. Je parle évidemment de ceux qui ne font pas semblant ! Pour la pêche, le commerce, la course au large, il faut être déterminé !

C. P. – Et pour la Marine nationale ?

Olivier de Kersauson. – La Marine

nationale, c'est différent. Je la connais bien : l'un de mes frères, spécialisé dans le renseignement, est devenu amiral – et puis Éric Tabarly aussi était de la Marine nationale ; il m'a fait rencontrer un tas de types valables, qui ont réussi de brillantes carrières après l'École navale. Du reste, Éric avait une formule que j'aime beaucoup : « Dans la Marine, il y a des cons comme partout, mais il y en aurait plutôt moins qu'ailleurs... » Du coup, j'ai regardé d'un peu plus près ces marins en uniforme. Je confirme : on y trouve moins de cons qu'ailleurs ! La preuve ? Dans l'histoire du monde, il n'existe pas de tyran issu du milieu maritime. Chez nous, pas de monstre totalitaire ! Pas trop d'individualistes non plus... La mer patine les hommes. Elle leur enlève ce qu'ils ont de moins bon pour associer ensuite des talents. C'est un milieu d'exigences et presque toujours un milieu d'« équipage », au joli sens du terme : faire quelque chose ensemble. □

À lire :

La Gloire des mousses, de Christophe Penot, Cristel éditions, 192 pages, 47 €.



Agenda marine 2011

Votre agenda marine est disponible dans votre agence loisirs, service des coopératives, hôtel et école !

Prix de vente : 7,50 euros TTC

Association pour le Développement des Océans Sociaux & Économiques

Journées

« Entraide de la Marine »

Vendredi 10 & Samedi 11 DÉCEMBRE 2010

Cercle Marin

FAROUCHEMENT SAUVAGE



Une nature aride et hostile jusqu'à l'étouffement, tel est le sujet d'étude photographique de Jean Gaumy & publié sous le titre D'après nature. Un livre d'art récemment couronné par le prix Nadar, une référence pour toute photographie.

→ La belle récompense. Créé en 1955, le prix Nadar prime chaque année un ouvrage de qualité sur la photographie, ancienne ou moderne, édité en France. Fort d'un jury composé de photojournalistes et de professionnels du monde de l'édition photographique, ce prix fait référence. Cette année, il a choisi de consacrer un peintre de la Marine et photographe aguerri pour ses récents travaux sur... des terres austères ! De colossaux massifs, des déserts minéraux, des rivières mortes, des forêts dévastées ou des flancs de montagne piqués d'arbustes, les paysages de Jean Gaumy interpellent. « Ils étouffent par leur beauté mortifère. Photographiés avec une précision aliénante, sans grand contraste, les espaces minéraux, saturés, assombrés, en deviennent indéfinissables. L'oeil ne distingue plus le macroscopique du gigantesque dans cette profusion de roches, de brindilles et de glace qui deviennent alors motifs », disent d'ailleurs les critiques les plus éminents. Quant à cette production

ramenée de nombreuses pérégrinations dans le Piémont italien, elle se déguste donc, page après page, dans l'ouvrage *D'après nature* pour lequel l'éditeur joue délibérément la carte de l'épure. Aucune légende pour raconter les photos. Les images sont suffisamment éloquentes. Deux textes de l'écrivain René Daumal (1908-1944), dont un extrait de l'un de ses romans inachevés, viennent néanmoins donner le ton. Un fort bel ouvrage avant une prochaine moisson d'images pleines d'iode, de plume et d'embruns ? « J'avance au radar en plein Nadar ! », rétorque amusé l'intéressé. Comme les gens de mer, Jean de Fécamp ne se laisse pas facilement amadouer. □

STÉPHANE DUGAST



D'après nature
de Jean Gaumy &
Livres d'art.
ISBN 2915173583
80,00 €
Xavier Barral
éditions

COLS BLEUS N°2961 11 DÉCEMBRE 2010



En mai et juin dernier, le remorqueur de haute mer *Malabar* a effectué une mission de huit semaines dans le Grand Nord en mer d'Irminger au sud-ouest de l'Islande. Le but de cette mission était d'effectuer une surveillance des pêches sous mandat européen dans ces eaux poissonneuses.

Ce fut aussi l'occasion de faire escale au Groenland et à Saint-Pierre-et-Miquelon, Saint-Pierre étant la ville marraine du bateau.

Le commandant du *Malabar* a accordé un entretien à *Cols Bleus*.

Il explique comment cette mission a été soigneusement préparée.

L'exercice *Emerald Move* s'est terminé fin novembre. Il est désormais possible de tirer un premier bilan de cet exercice amphibie international de grande ampleur.

Le Conseil de la fonction militaire Marine (CFMM) fête cette année ses vingt ans d'existence. La 43^e session vient de se tenir à Paris. Son secrétaire général, le capitaine de vaisseau de Lorgeril, a répondu aux questions de *Cols Bleus*.

Vivi Navarro est artiste peintre et aime passionnément la mer et les bateaux. Elle nous raconte sa passion, son œuvre, notamment les travaux qu'elle a effectués sur la *Jeanne d'Arc* en 2010.

COUVERTURE : RHM MALABAR

ERRATUM N° 2960

Une regrettable erreur s'est glissée dans l'article hommage à l'amiral Joire-Noulens : page 20, avant-dernier paragraphe, lire « En août 1976 (et non 1974), l'amiral Joire-Noulens était admis en deuxième section des officiers généraux de la Marine ».

CRÉDITS PHOTOS ET ILLUSTRATIONS

PASSION MARINE

PAGES 6-15 : RHM MALABAR

INFOS ACTUS

PAGES 16 À 18 : MN/JACQUES TONARD

PAGE 19 : VANESSA ELISABETH/JOHANN GUIAVARCH

PAGES 20-21 : JOHANN GUIAVARCH

PAGE 22 : MN

PAGE 23 : MN

PAGE 24 : MN

PAGE 25 : MN

PAGE 26 : MN/FREDERIC LUCAS

PAGES 27 À 29 : MN/SEBASTIEN LAURENT

CHRONIQUE DU PERSONNEL

PAGE 30 : MN/GEORGES REIG

PAGE 31 : MN

DANS NOS PORTS

PAGE 32 : YANN JONQUERES

PAGE 33 : MN

ESPACE LOISIRS

PAGES 34-35 : VIVI NAVARRO

COLS BLEUS BIMENSUEL DE LA MARINE NATIONALE

RÉDACTION : 2, rue Royale – 75008 Paris ☐ Tél. : 01 42 92 17 17 – Télécopie : 01 42 92 17 01 ☐ E-mail : colsbleus@marine.defense.gouv.fr – Internet : www.defense.gouv.fr/marine ☐ Directeur de la rédaction : CF Jérôme Baroë ☐ Rédacteur en chef adjoint : LV Clémence Viel ☐ Secrétaire : SM Anaëlle Basle ☐ Rédacteurs et journalistes : LV Charlotte Berger, EV1 Grégoire Chaumeil, Stéphane Dugast ☐ Infographie : Serge Millot ☐ Directeur de la publication : Hugues du Plessis d'Argentré, capitaine de vaisseau commandant le service d'information et de relations publiques de la Marine ☐ Abonnements : 01 49 60 52 44 ☐ Publicité, petites annonces : ECPAD, pôle commercial – 2 à 8, route du Fort, 94205 Ivry-sur-Seine Cedex – Thierry Lepsch – Tél. : 01 49 60 58 56 – Télécopie : 01 49 60 59 92 ☐ Conception-réalisation : Idé Édition, 33, rue des Jeûneurs, 75002 Paris – Direction artistique : André Haillotte – Secrétaire de rédaction : Céline Le Coq – Rédacteurs graphiques : Bruno Bernardet, Virginie Gervais, Nathalie Pilant, Laurent Villemont ☐ Photogravure : Beauclair – 15, avenue Bernard-Palissy, 92210 Saint-Cloud ☐ Imprimerie : Quebecor – 6, route de la Ferté-sous-Jouarre, 77440 Mary-sur-Marne ☐ Les manuscrits ne sont pas rendus, les photos sont retournées sur demande. Pour la reproduction des articles, quel que soit le support, consulter la rédaction ☐ Commission paritaire n° 0211 B 05692/28/02/2011 ☐ ISBN : 00 10 18 34 ☐ Dépôt légal : à parution ☐